MAREA NOASTRĂ

Anul XVII. — No. 1-2 Ianuarie-Februarie 19

MAREA NOASTRA

ORGANUL LIGII NAVALE ROMANE

Redacţia şi Administraţia — SEDIUL LIGII NAVALE ROMANE: BUCUREŞTI, STR. WILSON 15 - TEL. 5.71.08

APARE SUB CONDUCEREA ŞI INGRIJIREA COMISIEI INTERIMARE L. N. R.
formată din:

Președinte: Ing. **Sabin Săceanu,** Secretar General Min. Comunicațiilor
Vice președinte: Lt. C-dor **N. Stoenescu** din Comandamentul Marinei Militare
Secretari: **Stroe Botez** din P. C. A.
Cpt. C-dor **Gh. Costea** din Ministerul Apărării Naționale
Membri: **Silvestru Nichifor** din Soc. Sovromtransport
Const Spireanu din C. G. M.
Cpt. C-dor **Gh. Stănescu** din Dir. Marinei Comerciale
Marin Ștefan din Sovromtransport
Cpt. **Gr. Marteș** din Comandamentul Marinei Militare

CUPRINSUL

PAG.

An nou, viață nouă 1
Rolul Ligei Navale Române în viața Republicei noastre Populare de Ing. D. Prapurgescu 2
Quos Ego... de Cpt. N. Marinescu 3
Lenin și marinarii după Maior Alexandru Cuzmicev 4
Necesitatea legăturilor de prietenie între marina noastră și marina U. R. S. S. de C-dor Cristescu Ioan 6
Descătușare de St. N. Măgureanu 7
Despre propulsiunea navelor de Cpt. Ing. Marteș Grigore . 8
Vapor și echipaj de Serg. marinar Bădoiu 9
Școli de navigație în U. R. S. S. după E. Iujnâi 10
De vorbă cu cititorii. Inițiere marinărească 12
Moartea șefului de Călin Adam 16
24 ore pe vasul „Transilvania" de S. Botez 18
Canoniera „Velier" de Geo Costa 21
Colțul pescarului amator 24
Note despre Dunăre și Marea Neagră în antichitate de Iulia D. Bodin 26
Șantiere Naționale. Șantierul Naval P. C. A. Giurgiu . . . 28
Valurile Mării de Dem. Corăbierul 29
Din viața Sindicatelor marinărești 30
Din toată lumea 31
Cărți și reviste 33
Colțul începătorilor 34
Din viața filialelor 35
Humor 38
Jocuri 39

Din motive de ordin tehnic precum și până la reorganizarea financiară a asociației noastre, revista va apare până la 1 Mai 1948 odată la două luni într'un număr mărit de pagini.

An nou, viaţă nouă

Am păşit în anul care încununează triumfal secolul de sbucium început în 1848 în lupta pentru libertate şi dreptate; am păşit liberi, descătuşaţi de lanţuri ruginite, de forme şi formule pe care nici „graţia lui Dumnezeu“ şi nici „voinţa naţională“ nu le-au născocit.

Am rupt barierele unui tradiţionalism care nu ne-a aparţinut niciodată şi care n'a putut prinde rădăcini în sufletele noastre.

Am îndepărtat pentru totdeauna din mintea noastră concepţiile învechite, reacţionare şi retrograde, sădite cu sila de către oligarhia imperialistă.

Ne-am desmeticit, ne-am scuturat de praf fruntea şi ne-am înălţat în veac nou curaţi şi mai puternici ca niciodată.

Mergem acum pe drumul larg al împlinirilor aspiraţiilor noastre, pe drumul luminos al progresului... şi ştim că nimic şi nimeni nu ne va mai întoarce din cale şi nici nu va încetini mersul nostru.

Ne-am legat faţă de poporul român care îşi făureşte astăzi singur viitorul, cu încredere deplină în forţele sale.

Ne-am legat că vom apăra Republica Populară Română împotriva duşmanilor din afară şi dinăuntru... şi nu vom pregeta nici o clipă să o facem dacă va fi nevoie; Republica este viaţa noastră şi vom şti să o apărăm.

Ne-am luat angajamentul că vom respecta legile Republicei Populare Române, legi care ne vor aduce prosperitatea şi bunăstarea; Legile acestea vor fi credinţa noastră.

TRĂIASCĂ REPUBLICA POPULARĂ ROMÂNĂ, PATRIA TUTUROR CELOR CE MUNCESC PENTRU INFĂPTUIREA UNUI VIITOR LUMINOS PENTRU POPORUL ROMÂN.

LIGA NAVALA ROMANA

Rolul Ligei Navale Române în viaţa Republicei noastre Populare

de Ing. D. PRAPURGESCU
Secretar General
la Ministerul Lucrărilor Publice

Poporul român a făcut la 30 Decembrie 1947, un nou pas spre progres eliminând monarhia şi instaurând Republica Populară. Prin aceasta, căi noi şi luminoase i se deschid în faţă pentru ridicarea bunei stări a maselor largi populare.

Pe acest drum pe care poporul român a păşit temeinic dela 6 Martie 1945, numeroase piedici şi greutăţi au fost înlăturate cu hotărîre, rând pe rând, din cale, astfel în cât astăzi Republica Populară Română poate trece la opera de consolidare şi desvoltare a democraţiei populare.

In desvoltarea economiei ţării, un rol însemnat îl joacă Dunărea, Marea Neagră şi în general toate apele ţării.

Se ştie, că din cele mai vechi timpuri, apele au jucat un rol însemnat în desvoltarea vieţii omeneşti şi a relaţiilor dintre oameni. Multă vreme râurile şi fluviile au fost singurele drumuri prin care se făceau schimburile de produse. Căile maritime au fost de totdeauna şi sunt şi astăzi cele mai bune căi de transport a mărfurilor. Aceasta explică dece oraşele s'au desvoltat în general pe malurile apelor, la gurile fluviilor şi pe litoralul mării.

Apele au fost de totdeauna un mijloc de apropiere între oameni.

Marea, fluviile şi râurile, nu sunt numai căi de comunicaţie, nu sunt numai un mijloc de apropiere între oameni. Ele sunt un nesecat izvor de bogăţie naturală, o nesecată sursă de energie pe care progresele ştiinţei de astăzi ne dau posibilitatea să le folosim.

Dacă până în epoca noastră, apele au jucat un rol de care beneficiau numai clasele exploatatoare, în detrimentul şi în sărăcirea maselor largi ale popoarelor, prin puterea democraţiei de tip nou, ele vor contribui la ridicarea nivelului de trai al tuturor oamenilor, fără nici o deosebire de rasă, naţionalitate sau religie.

Abia acum, în ţările democraţiilor populare exploatarea comunicaţiilor pe apă valorifică întregul lor rol de schimburi de produse, de legături de prietenie şi colaborare, de izvoare nesecate de bogăţie pentru ridicarea standardului de viaţă.

Republica Populară Română se bucură de avantajul de a avea un litoral la Marea Neagră de circa 200 km., de peste 1000 km., la Dunăre şi de a fi udată de numeroase ape şi lacuri.

Republica noastră are nevoe să-şi construiască o marină fluvială şi maritimă cu care produsele noastre să fie uşor transportate în schimbul altor produse de care avem nevoe.

Tineretul muncitor trebue să cunoască, trebue să capete încredere şi să iubească activitatea şi viaţa marinărească.

Această viaţă marinărească conţine un specific propriu, o serie de lucruri necunoscute oamenilor ce trăesc la uscat. Pe mare, pe ape, marinarii depun eforturi mari, şi învinge greutăţi imense.

Este nevoe să fie cunoscute problemele în legătură cu Dunărea şi Marea Neagră, căi de legătură cu popoarele democrate vecine şi prietene. In acelaş timp tineretul va înţelege că în jurul Dunării, regimurile de democraţie populară au stabilit un spirit nou de colaborare şi prietenie, apărându-şi în comun cuceririle democratice câştigate şi restabilind adevăratul rol de apropiere şi colaborare între popoare pe care îl are „bătrânul fluviu".

Trebue cultivată în masele mari populare cimentarea legăturilor de prietenie şi colaborare între popoarele democratice vecine şi prietene, în frunte cu Uniunea Sovietică. Un spirit nou s'a stabilit în raporturile dintre popoarele riverane ale Dunării.

Atingerea tuturor acestor înalte scopuri îşi propune să le realizeze *Liga Navală Română.*

Prin o propagandă activă dusă în masele largi ale întregului popor Liga Navală va căuta să insufle dragostea pentru ape, pentru marină, pentru sporturile de apă.

Liga Navală Română va urmări cunoaşterea problemelor Dunării şi ale Mării Negre, va arăta importanţa căilor de comunicaţie pe apă, şi va căuta să desvolte un spirit nou marinăresc închinat păcii şi progresului, ajutând astfel la opera de consolidarea democraţiei populare româneşti.

Pentru aceasta are nevoe în primul rând de sprijinul larg al maselor. Numai cu acest ajutor putem înfăptui lucrări mari. Ca exemple voi arăta că Liga Navală Polonă avea 2.500.000 membri şi a crescut la 4.000.000 reuşind să contribue în mod esenţial la desvoltarea marinei lor, chiar prin construcţii de nave. Liga Navală Jugoslavă cu un număr impresionant de membri a reuşit să atragă către marină un număr suficient de membri spre a face populară şi cunoscută marina Jugoslavă. Acelaş măreţ exemplu de activitate marinărească în slujba poporului ni-l oferă deasemenea şi Liga Navală Bulgară.

Dacă Liga Navală Română va reuşi ca în fiecare colţişor al Republicii să aibă un număr cât de mic de membri care să activeze după instrucţiunile noastre, scopul nostru va fi atins. Cu cât mai mulţi membri vom avea, cu atât dragostea de ape şi de marină va fi mai mare, profesiunile legate de apă vor fi mai iubite.

Cunoaşterea activităţii noastre pe apă, cât şi cunoaşterea activităţii vecinilor noştri în acelaş sector, înseamnă în esenţă cunoaşterea noastră reciprocă. Cu cât această cunoaştere este mai reală, mai adâncă, cu atât şi prieteniile noastre se vor adânci.

Prin îmbinarea eforturilor Ligii cu sprijinul tuturor Departamentelor de Stat şi a organizaţiilor sindicale, rolul şi activitatea Ligei Navale în viaţa şi desvoltarea Republicei Populare Române careia îi închinăm eforturile şi munca noastră, vor putea da rezultate din cele mai fericite pentru prosperitatea şi buna stare a poporului român.

QUOS EGO...

Voi toţi ce prin silă şi prin viclenie
Stăpâni v'aţi făcut peste mările-albastre
Şi-aţi dus pretutindeni cumplită urgie
Târând în robie popoarele noastre
Voi ştiţi că se clatin'a voastră domnie?

In setea nebună de aur, aţi luat
Ce-aveam noi mai bun, ce-aveam mai de preţ
Şi'n locul a tot ce ne-aţi luat, voi ne-aţi dat
Păcatele voastre şi-al vostru dispreţ.

Atâtea popoare'n a voastră robie
Muncesc umilite... şi mor în răsboi
Milioane de sclavi ce a voastră trufie
I-aruncă în lupta scornită de voi...

Voi toţi ce-aţi ucis, aţi minţit şi-aţi furat...
Haini cămătarii şi nemernici tirani
Sfârşitul imperiului vostru-a sunat
Şi rupe-vom jugul, ce sute de ani
Ca sclavi umiliţi, pe grumaz l-am purtat.
Cu ura de veacuri în piept adunată
Sdrobi-vă-vom ţestele voastre de stânci...
Căci nu v'am voit, nici ales vreodată
Stăpâni peste noi şi pe mările-adânci

Voi toţi ce prin silă şi prin viclenie
In setea nebună de aur, aţi luat
Atâtea popoare'n a voastră robie,
Voi toţi ce-ţi ucis, aţi minţit şi-aţi furat...
Curând se sfârşeşte a voastră domnie
Şi tronurile vo stre se vor surpa.

Luaţi seama! Se apropie ziua de apoi
Când lanţurile noastre le vom sfărâma
Ajunge! In lături! In lături strigoi!...

Cpt. N. MARINESCU

LENIN

şi

MARINARII

Marinarii sovietici ca și întreg poporul cinstesc din adâncul inimii memoria lui Vladimir Ilici Lenin, conducătorul și îndrumătorul lor.

Incă din epoca țarismului, prin articolele adresate mișcării revoluționare din Marina Rusă, Lenin învață pe marinari să lupte pentru drepturile lor împotriva autocrației absolutiste a Țarului și clicei lui. Ca rezultat al acestor îndrumări, mișcarea revoluționară din 1905 a cuprins și pe marinarii de pe cuirasatul „Ducele Potemkin din Taurida". Deasemeni în 1906, marinarii și soldații din Seaborg s'au răsculat împotriva regimului aspru și hrăpăreț al eploatatorilor clasei burghezo-moșierești.

Când Lenin se afla exilat, departe de hotarele țării sale, marinarii au menținut legătura cu el prin scris și delegații.

Intr'o scrisoare adresată lui Maxim Gorki, Lenin recunoaște că în cursul șederii sale la Paris în 1912, a fost vizitat de un delegat special al adunării marinarilor ruși.

Popularitatea marelui conducător în rândurile marinarilor era foarte mare. Știrea sosirii lui în patrie în anul 1917 s'a răspândit ca fulgerul la toate navele și bazele navale din Marea Baltică. S'a organizat imediat meetinguri și adunări spontane, s'au ales delegați care să iasă în întâmpinare, s'au organizat demonstrații de simpatie. La Tammerfors, pe unde Lenin trecea, s'au adunat peste 3.000 marinari, veniți special dela Helsingfors pentru a saluta pe conducătorul lor. La sosirea în gara finlandeză din Petrograd, în marea mulțime adunată în piața gării se aflau mii de marinari, ale căror haine albastru închis dădeau nuanța valurilor mării, furnicarului de lume civilă venită pentru a saluta pe marele Vladimir Ilici.

VLADIMIR ILICI LENIN

Dar prietenia între Lenin și marinari s'a consolidat mai ales în zilele de pregătire și realizare a revoluției din Octombrie 1917. In acele zile, Vladimir Lenin a luat cuvântul de mai multe ori la adunările și meetingurile marinarilor, chemându-i cu înflăcărare entuziastă la luptă. Cuvântările lui făceau să vibreze coardele sufletului marinarilor aprinzând până la paroxism, flacăra credinței în reușita cauzei socialiste. Când, mai târziu, presa reacționară a deschis o campanie de calomnie și minciuni la adresa lui Lenin, marinarii din Baltica au protestat energic prin numeroase rezoluții și scrisori publicate în ziarele marinărești.

Prin aceste rezoluții și scrisori, ei își arătau întreaga indignare împotriva josnicelor calomnii adresate contra lui Lenin, îndemnând pe muncitori să strângă rândurile și mai mult în lupta împotriva forțelor contra revoluționarilor.

Dragostea și recunoștința marinarilor pentru Lenin s'a manifestat cu tărie când ei l-au desemnat drept candidat al lor în adunarea constituantă și au cerut să fie ales.

In urma balotajului obținut la vot, Lenin a acceptat să candideze ca reprezentant al marinei. La noul scrutin Lenin a întrunit cel mai mare număr de voturi din candidații propuși.

Vladimir Ilici avea pentru marinari o deosebită stimă și dragoste. El prețuia la ei devotamentul nelimitat, pentru mișcarea revoluționară, curajul lor, bărbăția și perseverența lor în lupta contra reacțiunei.

La finele anului 1917, deschizând primul congres al marinei militare din întreaga Rusie Lenin a spus: „trebue să învățăm practic arta de a conduce țara, artă pe care mai înainte burghezia o considera monopolul ei". In această privință vedem la marinari un exemplu strălucit de posibilitățile creatoare a masselor muncitorești. In această direcție marinarii s'au dovedit a fi avangardă de frunte.

Se știe, că, chiar din primele zile ale existenței sale tânăra Republică Sovietică, încă crudă și neconsolidată, a trebuit să reziste presiunei forțelor contra revoluției interne și avalan-

In zilele de pregătire și realizare a revoluției din Octombrie 1917.

ței intervenționiste externe. In organizarea apărării Republicei, Vladimir Lenin se bizuia pe participarea masivă și puternică a marinarilor. Și marinariii n'au desmințit încrederea ce le-o acordase Lenin. Ei s'au arătat vrednici de ea și au luptat cu dârzenie, cu vitejie, cu gândul că trebue să învingă. Și au învins.

zilnic o deosebită atenție forțelor navale ale țării. El urmărea continuu ca navele să fie trimise la timp în sectoarele mai vulnerabile ale fronturilor.

El se îngrijea pas cu pas de aprovizionarea, repararea și menținerea în stare de eficiență a navelor flotelor și flotilelor.

Lenin și Stalin printre marinari.

La 18 Mai 1920, marinarii au ocupat Enzeli ultimul port la Marea Caspică ce se mai afla în mâna contra revoluționarilor. De acolo, ei au raportat lui Lenin : „de azi încolo flota sovietică a Rusiei și cea din Azerbadjan este singurul stăpân al Mării Caspice, ea având controlul și autoritate deplină asupra ei. Aprovizionarea cu petrol ce face să pulseze inima republicei, nu mai este amenințată de nici un pericol.

La 13 Iulie 1918, navele flotilelor depe Nipru au intrat în portul bătrânului Kiew. In aceiași zi, marinarii și cetățenii Kievului au transmis lui V. Lenin următorul salut : „numeroasele adunări ale muncitorilor și cetățenilor orașului Kiev împreună cu unitățile armatei Roșii și marinarilor care au intrat primele în oraș, întrunite în meetinguri, au hotărît în unanimitate prin ridicare de mâini, să salute în persoana Dvs. autoritatea sovietică a muncitorilor și țăranilor, marele conducător al armatei și flotei Sovietice, pe fruntașul idealist, îndrumător și creator al partidului comunist (bolșevic)".

Pe tot timpul desfășurării războiului civil, Lenin acorda

Dar războiul s'a sfârșit cu victoria Republicei. Vladimir Lenin se îngrijea acum mereu de reconstrucția și consolidarea forțelor navale ale tinerei Republici Sovietice.

Anii au trecut, Lenin a plecat dintre cei vii, dar amintirea lui trăește mereu în inimile marinarilor sovietici.

Nu există nici o navă, nici o bază navală sau unitate de marină, care să nu aibă o cabină, un colț dedicat lui Lenin. Acolo portretul lui, fotografiile sau cărțile lui fac să se simtă prezența sa ca un perpetuu îndrumător și călăuză a marinarilor.

Flota refăcută de Lenin a crescut și s'a consolidat sub conducerea genialului său succesor I. V. Stalin, devenind o forță de temut pentru acaparatorii germani și militariștii japonezi. In cursul celui de al 2-lea război mondial ea s'a acoperit de glorie, arătându-se la înălțimea misiunilor pentru care Lenin a creat-o și Stalin a întărit-o.

după Maior ALEXANDRU CUZMICIEV

Trăiască prietenia între Marina Uniunei Sovietice şi Marina Republicei Populare Române.

Necesitatea legăturilor de prietenie între marina noastră și marina U. R. S. S.

de C-dor CRSTESCU IOAN
Şeful de Stat Major al C. M. M.

Asupra necesităţii strângerii legăturilor de prietenie între ţara noastră şi marea vecină dela răsărit Uniunea Republicelor Socialiste Sovietice, s'a scris în literatura şi jurnalistica contemporană numeroase articole care au arătat diferitele aspecte ale acestei probleme (social, politic, economic, militar, cultural, etc.).

Necesitatea acestei prietenii a pătruns de acum adânc în massa poporului nostru care priveşte cu interes crescând şi dragoste noua orânduire socială a vecinilor noştri şi munca hotărîtă pentru refacerea grabnică a ţării sovietelor.

In cele ce urmează voiu prezenta un nou aspect al necesităţii acestei prietenii şi anume între Marina U.R.S.S. şi Marina noastră, şi care sunt factorii care determină întărirea acestei prietenii.

Se cunosc legăturile existente în trecut între pânzarele moldoveneşti şi cele ruseşti precum şi cooperarea frăţească din 1877 şi din 1916. Factorul istoric apare aşadar ca unul din argumentele necesităţii acestor legături de prietenie şi pentru cunoaşterea acestui factor istoric, nenumărate sunt documentele ce ne stau la dispoziţie. Ne propunem ca într'un ciclu de articole să adâncim aceste documente.

Argumentul istoric este deci un punct pe deplin câştigat pentru subiectul propus, iar nebuneasca aventură din 1941 la care ne-a împins o conducere criminală aservită imperialismului hitlerist nu poate întru nimic să diminueze validitatea acestui argument.

Poporul nostru a văzut cine îi este prieten, s'a pronunţat pentru politica de pace, pentru politica progresistă, pentru politica de demascare a imperialismului monopolist, exploatator şi cotropitor, deci pentru politica iniţiată şi sprijinită de Uniunea Republicelor Socialiste Sovietice. Prin instaurarea nouei forme de viaţă a Statului Român, Republica Populară Română, năzuinţele noastre pe drumul democraţiei şi progresului, au fost pe deplin împlinite.

Marina noastră nouă, fiind alături de popor şi în slujba poporului este şi nu poate să fie deci, decât alături de U.R.S.S., alături de Marina U.R.S.S. Aşa dar şi factorul politic argumentează pentru o strânsă prietenie între Marina noastră şi Marina U.R.S.S.

Dacă privim problema din punct de vedere geografic şi strategic, argumente pro-cauza sunt multe şi variate, ele constituind pentru marinarii noştri un domeniu interesant de studiu.

Vom arăta în cele ce urmează numai unul din aceste argumente.

Suntem co-riverani în Marea Neagră cu U. R. S. S., cu Turcia şi cu Bulgaria. Marea Neagră este mare închisă al cărei acces spre lumea largă este comandat de Turcia.

Interesele noastre comerciale maritime, ca de alfel şi ale Bulgariei, coincid cu ale U.R.S.S., adică drumul liber la mările lumii, acel „Mare liberum" pe care puterile maritime imperialiste îl consideră „liberum" în exclusivitate anglo-americană.

Este oare întâmplătoare dragostea anglo-americană de „ajutorare" a Turciei? Desigur că nu şi este izvorîtă tocmai din tendinţa de a-şi asigura aceste exclusivităţi. Iată doar unul din aspectele geo-strategice care arată locul nostru alături de Marina Sovietică.

Ele sunt încă multe.

Dacă privim problema din punct de vedere al doctrinei, este necesar a ne da seama că este timpul să terminăm cu acele influenţe ce dăinuesc dela Castex şi Fioravanzo, vechii strategi navali, ai şcolilor apusene.

Noi, aici în Marea Neagră, avem interese de apărat şi aici ne vom apăra, de va fi necesar, „şi nevoile şi neamul". Şi ce izvor imens de meditaţie, ce sursă bogată de învăţăminte ne poate servi Marina Sovietică prin organizarea sa logică, concepţia de luptă judicioasă şi operaţiile militare de epopee duse de marinarii sovietici în cel de al doilea război mondial.

Iată dar că şi din punct de vedere al doctrinei, al mijloacelor de luptă, al metodelor de luptă, al concepţiei în general, locul nostru nu poate fi decât tot lângă Marina Uniunii Republicilor Socialiste Sovietice, care are, vorbind numai de Marea Neagră, interese identice de apărat.

In mod intenţionat factorul material a fost lăsat la urmă.

Marina noastră, după cum prea bine este ştiut, atât cea militară cât şi cea comercială a ieşit din nebuneasca aventură 1941—1944 slăbită şi apoi quasi-desfiinţată din cauza conducerii incapabile şi criminale ce se afla în fruntea ei în preajma lui 23 August, precum şi aservirei ei totale intereselor axei.

Numai datorită mărinimiei şi gestului de adâncă înţelegere şi prietenie al U.R.S.S., care ne-a redat o parte din nave, Marina nouă a putut înoda firul unui viitor cu firul unei tradiţii. Acest viitor nu-l putem vedea luminos decât cu ajutorul U.R.S.S. Să fim siguri că imperialiştii-monopolişti nu ne vor da niciodată nave şi materialul de care avem nevoie fără obligaţiile unui „plan Marshall" sau fără vreo „clauză de naţiune favorizată" sau fără vreo „închiriere de bază navală" sau cel puţin fără cedarea altui monopol de aceiaşi importanţă.

Largile posibilităţi ale U.R.S.S., politica de egalitate între toate popoarele mari şi mici, minunata sa tehnică şi mai ales adânca sa înţelegere pe care ne-a dovedit-o în nenumărate împrejurări ne face să vedem că numai cu sprijinul Marinei Sovietice, noua noastră Marină va putea să-şi complecteze lipsurile şi nevoile materiale.

Acest sprijin moral şi material al Marinei U.R.S.S., împreună cu larga înţelegere a Guvernului democratic al Republicei Populare Române, vor contribui la renaşterea spirituală totală a Marinei noastre populare, constituind premizele înfloririi ei viitoare.

DESCĂTUŞARE

Vino!... dă-mi mâna... stai aproape,
In seara asta, în care vântul a adormit pe zări
Să ascultăm împreună glas din ape
Glasul mării... melodie dragă, din depărtări.

Priveşte apele! Astăzi nu le mai turbura, larmă
De torpile ucigaşe şi mine...
Şuerul sinistru al sirenelor de alarmă
Nu mai înfioară cheurile pline...

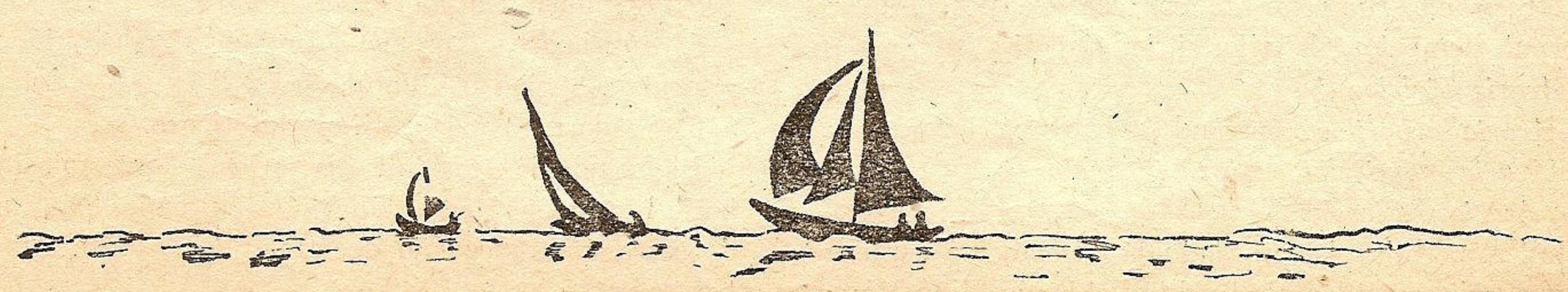
In radă, unde pândeau gurile morţii, neîndurate,
Acum forfotesc harnice, remorchere
Iar la ancoră stau cargouri încărcate
Şi un lung convoi de petroliere...

Din portul renăscut prin jertfa liberatorilor
Iată! astăzi curg mărfuri, petrol, cărbune,
Curge grâu, pâinea zilnică a muncitorilor,
Şi din truda tuturor se zidesc vremuri mai bune.

Pe vapoaré lucrează veseli marinari şi muncitori;
Nu-i mai mână teroarea galbenă a patronilor din sindicate,
Nu-i mai împing din urmă vătafii neîndurători,
Ci dorul de progres, de pace şi libertate.

Priveşte tovarăşe... cheurile de mărfuri sunt încărcate
Şi'n port sunt libere acum toate intrările
E liberă Marea noastră, a ţărilor dornice de libertate
Şi a marinarilor prieteni din toate ţările.

ST. N. MĂGUREANU
din Ministerul Comunicaţiilor



Despre propulsiunea navelor

Navele folosesc pentru propulsiunea lor, diverse mijloace ca elicea, sbaturile, etc.

Acestea sunt mișcate de un ax. Pentru rotirea acestui ax, trebue energie.

De unde își ia axul această energie?

Sursele de energie folosite actualmente la bordul navelor sunt:

1. Mașini cu aburi,
2. Motoarele cu combustiune internă.

Mașinile cu aburi sunt:

a) Mașini cu piston,

b) Turbine.

Motoarele cu combustiune internă sunt:

a) Motoare cu explozie,

b) Motoare cu ardere lentă (Diesel)

Care din aceste mașini sunt folositoare pe nave? Vom răspunde dela început, că toate, și în următorul fel:

— Mașinile cu aburi cu piston, au fost în trecut foarte mult folosite pentru propulsiune.

Primele vapoare au fost dotate cu acest fel de mașini. Turbina a apărut mult mai târziu.

Mașinile cu piston au dat bune rezultate, și chiar astăzi sunt folosite încă, pe unele nave, mai ales de fluviu, căci deși au randament mic, sunt mașini puțin pretențioase, funcționând bine chiar în condiții grele ca: șocuri sau valuri. Mașina cu aburi permite supraîncărcări de 40 la sută fără ca randamentul să varieze sensibil. Consumul de aburi pe cal și oră este relativ mic.

Mașinile cu aburi sunt susceptibile de o serie de avarii printre care cele mai importante sunt următoarele:

1. *Avarii în cilindri.* Când pistoanele se gripează și aceasta se întâmplă când ungerea nu mai funcționează sau sistemul de răcire este defectuos cămașa cilindrului se sgârie și cilindrul se ovalizează.
2. *Avarii ale pistoanelor* — în caz de gripare.
3. *Avarii a presetupelor*
4. *Avarii ale excentricilor*
5. *Avarii ale condensatorilor* cari constă în perforări, deformări, rupturi ale plăcilor de capăt, ruptură a tuburilor sau intrarea apei și a aerului în condensatori.
6. *Avarii ale pompelor de aer* care se pot produce la corpul pompelor, la tije și la clapeți.
7. *Avaria bielelor*
8. *Avaria arborilor* constând în ruperea lor
9. *Avaria manivelelor și turilicanelor*
10. *Avaria palierelor*

Tehnica permite la ora actuală remedierea tuturor acestor avarii cu mijloacele bordului chiar în plină Mare.

Astăzi mașinile cu piston sunt des folosite pe remorchere și ca mașini auxiliare pe navele cu turbine, pentru vinciuri și servomotoare, funcționând cu aburi de medie presiune, prelevat dintr'o treaptă a turbinei.

Turbinele sunt mașini de mare putere funcționând cu un randament ridicat. Ele pot fi cu acțiune, cu reacțiune sau mixte.

La bordul navelor sunt folosite toate tipurile de turbină, dar mai ales turbinele mixte, având primele trepte de iuțeală și următoarele de presiune.

Turbinele cer o foarte bună etanșeitate și sistem de demultiplicare a turației la ax, aceasta neavând nevoie de o turație prea mare, care, în loc de a mări viteza navei, ar micșora-o prin fenomenul cavitației.

Turbinele marine sunt de o construcție specială permițând rotirea în ambele sensuri după mersul înainte sau înapoi ale navelor. In turbinele marine discurile nu sunt dispuse în grupe simetrice la admisia vaporilor din care cauză rezultă un efect de împingere a arborelului, reacțiunea apei asupra elicei fiind dirijată în sens contrar.

Turbina se compune din rotor pe care sunt o serie de palete echidistante și carcasă în pereții căreia sunt practicate ferestre la care sunt fixate ajutajele.

Rotorul propriu zis este un manșon din oțel forjat montat pe arborele pe care îl antrenează în mișcare de rotație.

Diametrul rotorului poate să atingă 5,8 m. (turbinele depe navele mari exemplu „Lusitania").

Instalațiile turbinelor la nave sunt foarte variate. Unul din dispozitivele des folosite este acela de a așeza trei turbine una lângă alta în același compartiment acționând trei arbori plini. Turbina de înaltă presiune acționând arborele central iar turbinele de joasă presiune, mers înainte și mers înapoi, acționând arborii laterali. Turbina de înaltă presiune este prevăzută cu regulator care împiedică ambalarea rotorului în caz de ruptură a arborelui, un contor de ture și un micrometru care măsoară deplasările longitudinale ale rotorului.

Turbinele prezintă față de alte mașini importante avantagii, printre care:

1. Reducerea cheltuelilor de întreținere,
2. Randament ridicat,
3. Ușurință în conducere,
4. Regularitatea mersului,
5. Suprimarea aproape complet a vibrațiilor când rotorul este bine echilibrat.
6. Scăderea condensațiilor interioare.

In concluzie, mașinile cu aburi sunt folosite la bordul navelor iar turbinele pe aproape toate navele de mare tonaj neavând decât puține dezavantajii printre care:

1. Temperatură ridicată în camera maşinilor, cu toată ventilaţia.

2. Consumul de combustibil mai mare, la sarcină mică.

3. Suplețe de manevră mai redusă.

4. Necesitatea de a încălzi lent maşinile, durata punerii în marş fiind aproape 4 ore.

Navele de luptă, sunt dotate astăzi aproape exclusiv cu turbine, dând aspectul unor adevărate centrale termice plutitoare.

Aburul necesar acestor turbine este generat de către căldări de înaltă presiune.

Astăzi, prin folosirea căldărilor Benson formate dintr'o simplă tubulatură, care funcţionează la presiunea critică şi temperatura critică, adică în punctul unde trecerea apei în stare de vapori are loc fără creştere de volum, pornirea turbinelor se face în câteva minute.

Motoarele cu explozie sunt folosite pe navele mici şi în Marina de război pe vedete torpiloare sau nave similare de mare viteză. Aceste motoare sunt aproape identice cu cele folosite pe avioane, dau mare viteză navei şi se pun în funcţiune foarte repede.

In timpul acestui război s'a găsit şi o altă utilizare a lor, pe nave hidroglisoare, care au ajuns să aibă o viteză până la 65 noduri.

Hidroglisoarele, prin viteza mare pe care o au, permit legături rapide, şi trecerea prin locuri inaccesibile cu alt fel de nave.

Pe navele mari motoarele cu explozie nu sunt folosite, ele neputând furniza puterea necesară la bordul unei astfel de nave.

Pericolul de incendiu, constitue principalul neajuns al acestor motoare.

Motoarel Diesel au găsit aplicare în Marină şi astăzi sunt folosite ca mijloc de propulsiune de aşa numitele motonave.

Datorită motoarelor Diesel şi sudurei, cuirasatele de 10.000 tone au putut fi armate ca şi cuirasatele de 35.000 tone.

Motoarele Diesel se pot pune în funcţiune imediat. şi au consumul pe oră cel mai mic.

Funcţionarea lor este sigură.

In Marina noastră, canonierele sunt dotate cu astfel de motoare.

Pentru pornirea lor, este necesar aer de lansare, pe care motonavele îl iau din butelii şi care serveşte la injecţia mecanică a motorinei.

Sunt motoare scumpe dar foarte economice căci ocupă lor puţin şi au randament ridicat. Nu pot fi supra încărcate mai mult de 20 la sută. Când sarcina lor scade consumul lor creşte repede.

In concluzie motoarele cu combustie internă sunt folosite în Marină cu foarte bune rezultate.

Cpt. Ing. GR. MARTEŞ

Vapor şi echipaj

Vaporu-i o minune din poveste
El luptă cu furtuni şi mii de valuri
Căci el i-un simbol... bună veste
In sbor spre alte porturi... alte maluri.

El face apropierea 'ntre popoare
Şi leagă continent de continent
Probând că sub acelaş mândru soare
Acelaş om... e pururea prezent...

In sânul său el poartă bogăţia
Comori de mărfuri... fapte şi idei
Şi răspândeşte dragostea, frăţia
Căci oamenii sunt toţi, fraţi între ei.

Acolo unde calcă marinarii
E veselie, cântece şi avânt
Căci duc cu ei, refrenul sfintei arii
Fraternitatea lumii pe pământ.

Serg. Marinar BĂDOIU
„Marina Nouă"

Marinarii noştri poartă pe ape năzuinţele poporului către pace şi democraţie

ŞCOLI DE NAVIGAŢIE

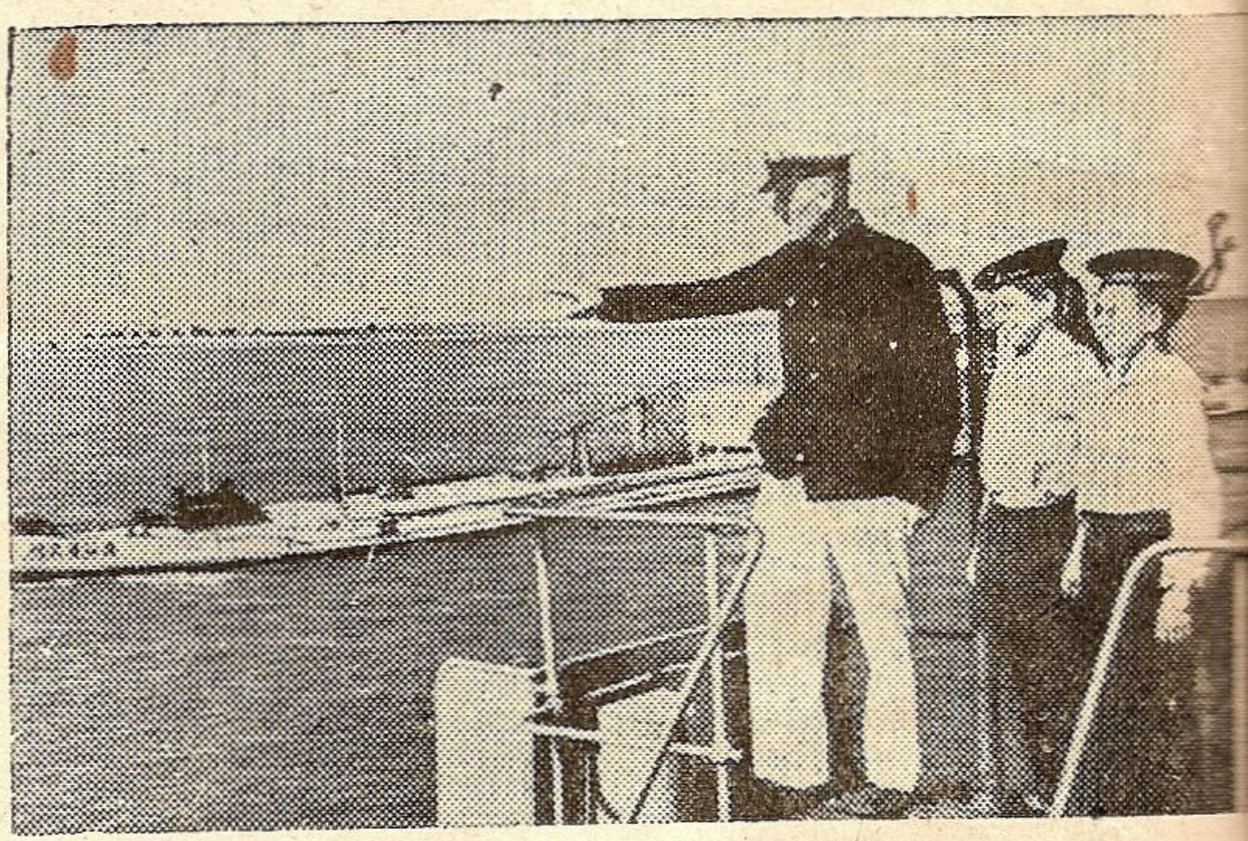
IN U.R.S.S.

Situaţia geografică a U.R.S.S. precum şi impozanta sa flotă comercială, o plasează printre puterile maritime de frunte. An cu an parcul de nave comerciale se măreşte şi necesită marinari şi personal instruit şi pregătit pentru a corespunde multiplelor specialităţi ale navigaţiei. Profesiunea de navigator este astăzi o profesiune care se bucură de multă stimă în republicele Uniunii. Popoarele sovietice iubesc marea şi apreciază atât frumuseţile ei neasemănate cât şi foloasele ce se pot trage din practicarea intensă şi sistematică a navigaţiei. Sute de mii de tineri visează să devină marinari, mecanici radio-telegrafişti, piloţi, comandanţi de nave şi prin munca lor să contribue la înflorirea patriei sovietice. Pentru pregătirea acestor tineri plini de un entuziasm de nestăvilit, s'au instituit şcoli de nevigaţie organizate pe specialităţi, dotate cu tot materialul tehnic şi didactic necesar şi încadrate de profesori ale căror nume sunt cunoscute în toată lumea marinărească a Uniunii Sovietice.

Una din cele mai vechi şcoli este acea dela Arhanghelesk marele port comerial situat la vărsarea fluviului Dvina în Marea Albă. Această şcoală a fost întemeiată în 1781, din ordinul Ecaterinei II-a, când flota comercială rusă începuse să închege legături cu celelalte ţări. Tot cam pe acea vreme au luat fiinţă în împrejurimile Arhangelsk-ului primele şantiere navale din nordul Rusiei.

La Institutul de Navigaţie din Arhanghelsk, tinerii elevi studiau ştiinţa navigaţiei şi tehnica folosirii mijloacelor din acea vreme. Deasemenea învăţau patru limbi străine (olandeza, engleza, germana şi franceza), împletind armonic partea strict profesională cu cultura generală, absolut necesară navigatorilor, care trebue să facă cunoscută patria lor străinilor cu care vin în contact. Desvoltarea flotei comerciale trebuia să se bazeze pe marinarii ei, cât mai bine pregătiţi şi mai culţi.

Această şcoală de navigaţie a pregătit generaţii după generaţii de marinari ruşi, printre care unii s'au făcut cunoscuţi în întreaga lume. Aici s'a format de pildă, Alexandru Pavlovici Cocin, care a însoţit pe Amundsen



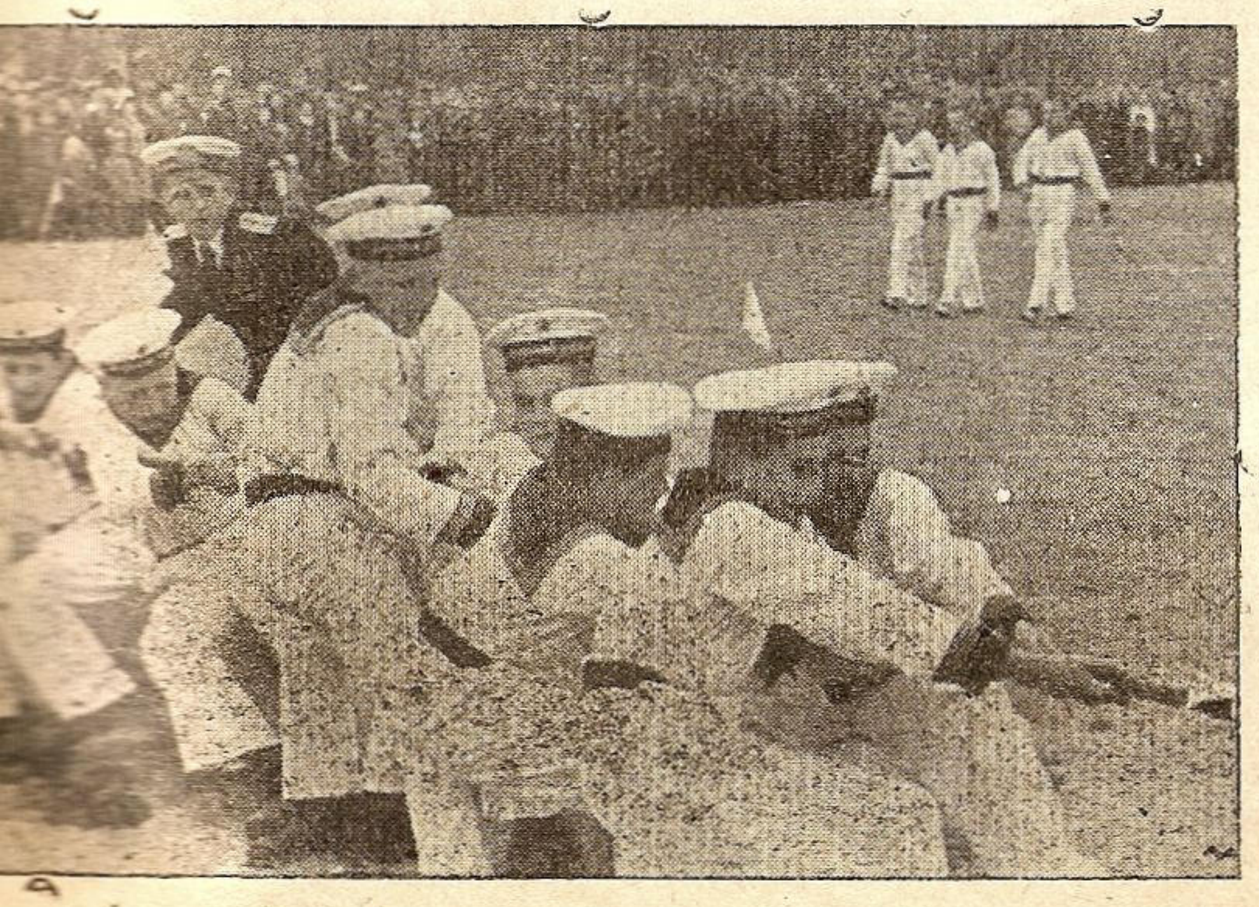
Elevi ambarcaţi pentru perioada practică.

în expediţia dela polul Sud şi a condus un grup hidrografic al acestei expediţii. Mai târziu Cocin a ajuns colaboratorul apropiat al exploratorului polar Vladimir Rusanov, împărtăşind cu el o moarte eroică pe nava „Hercules".

Tot din această şcoală a eşit şi celebrul hidrograf Petru Kusmici Pahtusov, al cărui nume îl poartă insulele descoperite de el în regiunea răsăriteană a Noei Zemlii şi în Golful Amur de lângă Vladivostok.

Institutul de navigaţie din Arhanghelsk pregăteşte şi astăzi sute de ofiţeri calificaţi pentru diferite specialităţi în flota de comerţ. Foşti elevi au dus faima acestei şcoli în toate mările Uniunii Sovietice.

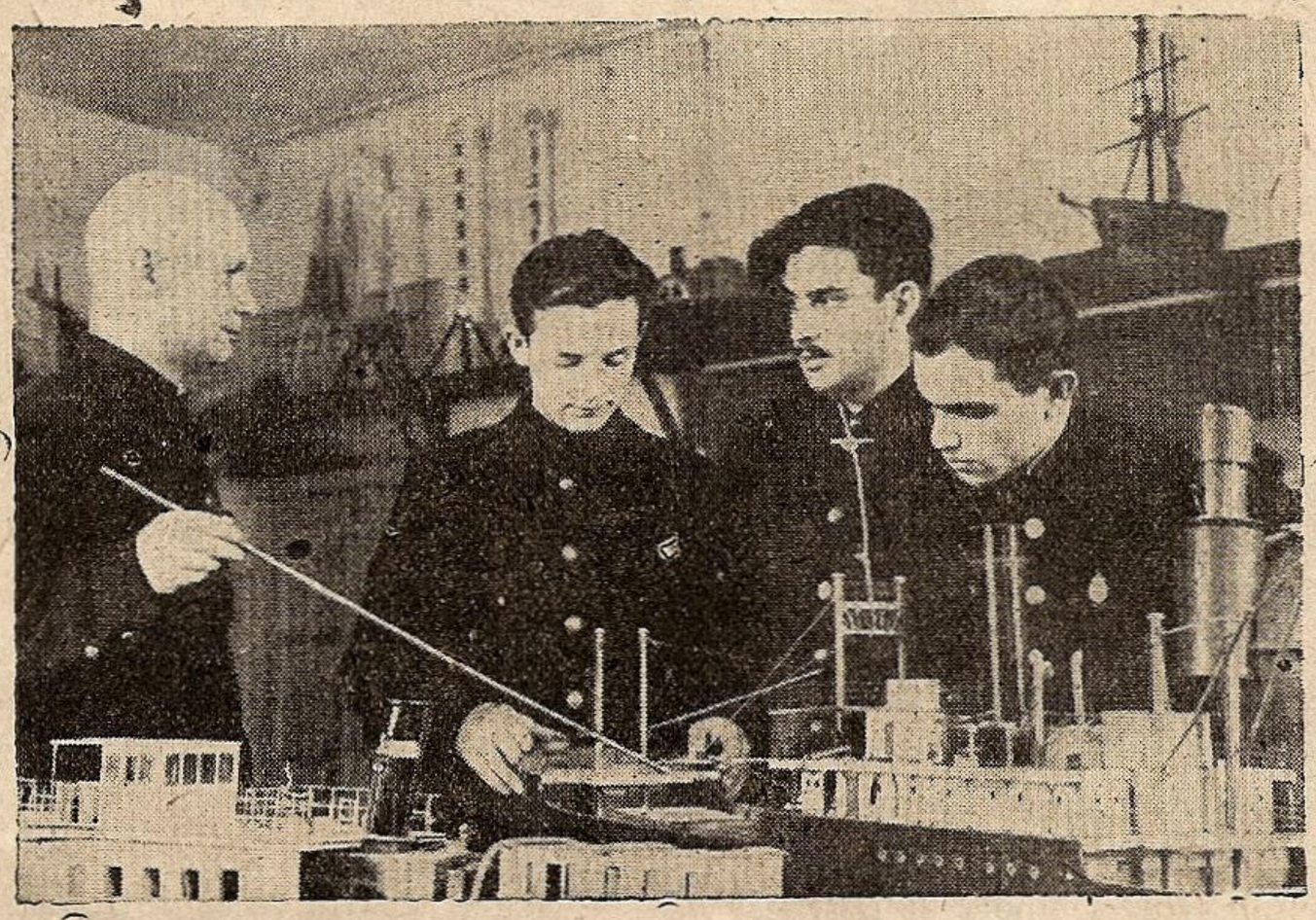
Una din cele mai vechi şcoli de marină este deasemeni Şcoala de Navigaţie din Leningrad. Nenumăraţi ofiţeri, comandanţi cu renume, mecanici, şefi electro-mecanici şi radio-technicieni, foşti elevi ai a-



Elevii unei Şcoli Navale, la programul de jocuri marinăreşti.

cestei şcoli navigă astăzi pe toate mările şi oceanele ducând faima pavilionului sovietic.

In cadrele acestei şcoli, predau cursuri specialişti renumiţi, ca profesorii: Petrovscki, Polonscki, Dimitrievski şi Contra-amiralul Hliustin. Elevii Institutului au făcut nu de mult practica navigaţiei pe cele mai bune şi mai înzestrate nave, ca de pildă: „Rusia". „Dimitri Pojarski", „Vilnius" şi altele. Practica făcută în lungile traversade pe mările şi oceanele Lumii vechi fiecare an serii compacte de tineri complet pregătiţi şi temeinic legaţi de profesiunea aceasta a marinăriei. Laboratoarele şi sălile de cursuri ale şcolii sunt prevăzute cu cele mai moderne aparate, cu cel mai practic material de instrucţie, cu modele şi machete executate cu multă iscusinţă. In mod deosebit este înzestrat laboratorul de radio-tehnică, unde se găsesc cele mai moderne aparate şi unde se poate face instruirea elevilor după cele mai noi procedee.



La „Institutul tehnic de Navigaţie" de pe lângă Ministerul Transporturilor U. R. S. S.

şi noi, i-a ajutat să-şi însuşească mai temeinic obiectele de specialitate.

Urmează apoi Şcoala de Marină din Rostow, care a serbat nu de mult 70 ani de existenţă, şi poartă numele marelui navigator Gheorghi Sedov, care şi-a făcut ucenicia marinărească la Rostow.

Un grup de elevi ai acestei şcoli a făcut de curând, timp de câteva luni, practica profesională pe nava „Mihail Kutusov".

„Chiar din primele zile — povesteşte elevul Timoşenko, dela secţia de mecanică — echipajul navei şi-a dat tot interesul pentruca noi elevii să căpătăm cât mai multe cunoştinţe folositoare. Ni se dădea tot concursul pentru ca să studiem şi să putem manevra toată aparatura bordului. In drum dela Novorosisk la Port Said, am făcut, sub conducerea mecanicului şef Melenciuc, practica manevrei şi repararea avariilor la macaralele şi vinciurile navei. In timpul escalei dela Calcuta am făcut cunoştinţă cu structura detaliată a căldărilor şi am participat şi noi elevii la verificarea şi curăţirea lor. Deasemeni şeful mecanic Titov, ne-a dat posibilitatea să ne familiarizăm cu toate mecanismele şi aparatele moderne cu care este dotată nava".

O altă Şcoală de Marină, acea din Vladivostok, instalată într'o enormă clădire, la extremitatea sudică a peninsulei Muraviev-Amurscki, dă flotei comerciale în

Profesorii din cadrele şcolii sunt toţi navigatori cu experienţă îndelungată pe mările şi oceanele globului, iar sistemele lor pedagogice sunt fructul chiar a acestei experienţe combinate cu ani îndelungaţi de studii minuţioase.

Tinerii elevi, în afară de însuşirea cunoştinţelor prevăzute în programul de studii, se interesează şi de alte ramuri ale culturii şi educaţiei lor. O bibliotecă de 34.000 volume cuprinzând toate ramurile preocupărilor ştiinţei, artei şi literaturei, le stă la dispoziţie, iar râvna lor nu lasă nimic necercetat şi neasimilat.

Insfârşit, cel mai nou Institut de Navigaţie se află în portul eston Tallin. De doi ani el pregăteşte elevi în diferite secţii: navigaţie, mecanică, radiotehnică, construcţii navale, etc. Câteva sute de tineri estonieni vor deveni în curând marinari destoinici ai Uniunii Sovietice. Ei fac în continuu, pe serii, practica pe navele Societăţii de Navigaţie estoniene, navigând în mările nordului, vizitând fiordurile Suediei şi Norvegiei.

Toate aceste şcoli şi institute de navigaţie din U.R.S.S. pregătesc astăzi o generaţie vrednică să înlocuiască pe bătrânii „lupi de mare" din flota comercială, să-i întreacă cu mult şi să ducă pretutindeni în toate porturile lumii renumele acestei flote.

după E. IUJNAI

De vorbă cu cititorii

Inițiere marinărească

I

Limba marinarilor are o sumedenie de noțiuni și cuvinte necunoscute marei majorități a cititorilor noștri. Este sigur că citind o carte cu expresii marinărești sau stând de vorbă cu un marinar, nu puteți gusta tot pitorescul cărții sau convorbirii pentru că vă lipsește înțelesul unor cuvinte a căror explicație nu ați avut de unde s'o aflați.

Deaceia credem nimerit să vă facem să înțelegeți limba noastră, să puteți gusta la fel cu noi farmecul mării și astfel să iubiți mai mult marina și pe marinari. Acesta este rostul paginelor de inițiere marinărească pe care ne vom strădui să le facem să fie prezente în fiecare număr al revistei noastre.

Ce ne facem cu cititorii marinari tineri și bătrâni? Pe cei tineri îi rugăm să citească aceste pagini spre a putea la rândul lor iniția pe alți nemarinari.

Obișnuiți cu limbajul marinăresc, marinarii sunt puși de multe ori în situația de a nu putea da o explicație mulțumitoare acelor care îi întreabă câte un cuvânt.

Pentru cei bătrâni „lupii de mare", avem însă o rugăminte: să ne trimită explicații, legende, povestiri, cunoscute în legătură cu originea cuvintelor marinărești, sau anecdote în legătură cu ele. Cam în ce fel? voi fi întrebat.

Iată, de exemplu, un prieten puțin cunoscător în ale marinăriei, m'a întrebat cum se spune la partea din stânga a vaporului și cum se spune la cea din dreapta. I-am răspuns: babord și tribord.

— Bine, dar dece se spune babord la stânga și tribord la dreapta și dece nu invers sau altfel. De unde ați născocit voi marinarii vorbele astea? Mărturisesc cinstit că întrebarea m'a pus în încurcătură. Nu m'am gândit niciodată dece îi spun „babord" și nu altfel, după cum desigur nimeni nu se întreabă dece scaunului îi spui scaun și nu altfel. Iată, totuși unii oameni care sunt mai curioși și ca să satisfac pe prietenul care m'a întrebat am alergat fuga la un „lup de mare"! Cum, nu știi asta? m'a întrebat zâmbindu-mi cu superioritate. „Nu știu" i-am răspuns cam încurcat.

Iți amintești, îmi povestește el, că pe vasele mari de linie, cu pânze, tunurile se aflau în borduri așezate pe mai multe șiruri, care se numeau în franțuzește „batterie". Acest cuvânt era înscris deasupra teugei dela prova. Ofițerul care comanda focul, privind spre prova avea spre stânga tunurile din bordul unde începea cuvântul „batterie", iar în dreapta tunurile din bordul unde sfârșea acest cuvânt. Pentru prescurtare la darea focului ordona: „Ba(t)-bord și trăgeau tunurile din stânga, „tri(e)-bord și trăgeau cele din dreapta. Cu timpul a rămas Babord și Tribord. Iar la noi tradiția marinărească s'a transmis dela francezi.

Această explicație m'a mulțumit. Dar ce au de spus ceilalți lupi de mare?

Poate că exemplul de mai sus lămurește suficient ce am dori dela bătrânii marinari. Prin aceste explicații, anectode sau povestiri; această inițiere marinărească ar fi mai puțin obositoare pentru cititorii noștri nemarinari.

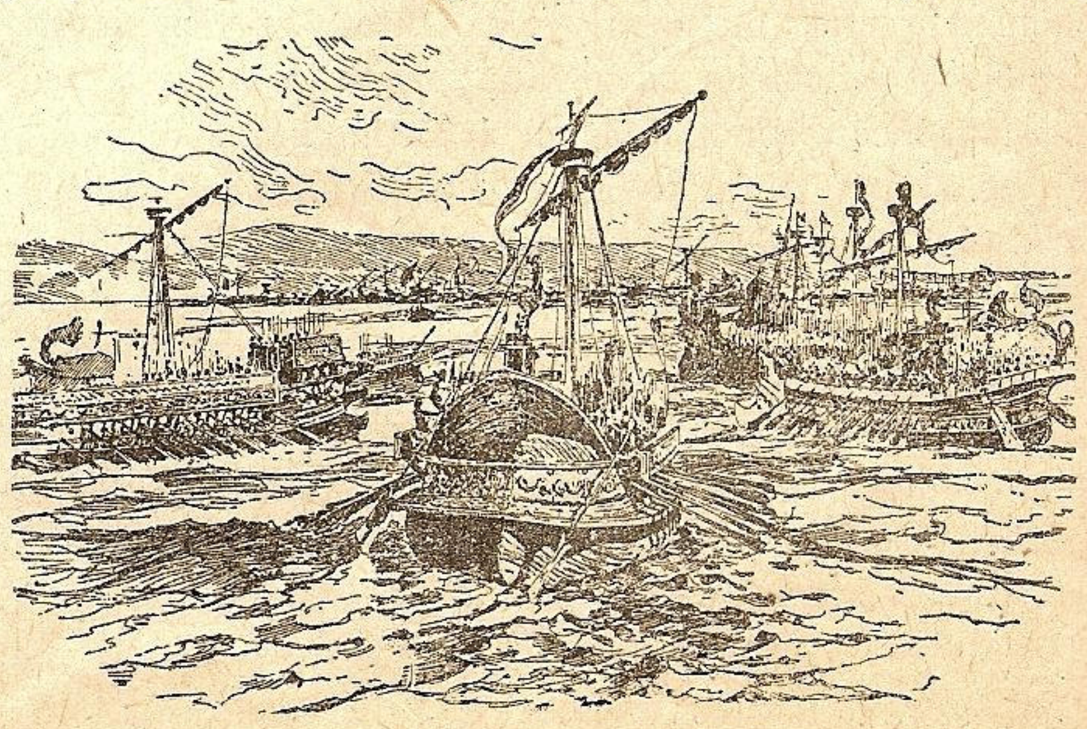
Și cu această mică introducere putem pășì cu curaj la lucru.

II

DESPRE NAVE

Mulți aud vorbindu-se când despre nave, când despre vase, când despre îmbarcațiuni. La unele li se spune pacheboturi, la altele cargoboturi, apoi tancuri, șlepuri și alte multe dénumiri. Cu siguranță că un necunoscător se încurcă în ele. Ca să-i deescurcăm, să le luăm binișor pe rând și să spunem ce este cu fiecare.

Navă este denumirea marinărească, corectă a tuturor corpurilor care servesc oamenilor pentru a-i transporta pe mare, fluvii sau râuri navigabile. Nava poate fi de lemn sau de fier și plutirea ei se bazează pe principiul lui Arhimede. Ea se menține într'un echilibru stabil datorită greutății proprii și împingerii apei asupra părții scfundate în apă. Navele se pot deplasa dela



Nave cu rame.

un loc la altul cu ajutorul unui mijloc de propulsie care poate fi forța omului, forța vântului, a unei mașini mecanice cu aburi, cu explozie sau a unui motor electric.

Atragem atențiunea cititorilor nemarinari că la plural cuvântul navă, face nave și nu năvi cum îi auzim adesea zicând sau cum se greșește în textele ce se traduc sau în filme. Navele pleacă din port, nu „năvile" pleacă din port.

Vas este denumirea generică ce se dă navelor în special de lumea nemarinărească. Vas se întrebuințează astăzi și în marină înțelegându-se în special navele de comerț. Se spune vas de comerț dar nu se obișnuește a se spune vas de război, ci navă de război. La Francezi denumirea de vaisseau (veso) era dată unei nave de luptă cu pânze de tipul cel mai mare. Din cauza asemănării acestei denumiri cu vasele de bucătărie sau cu altele, se fac de către lumea nemarinărească numeroase glume. Așa de exemplu nu arareori câte un tânăr aspirant este întrebat de către un unchi mai mucalit:

„Tu pe ce vas ești îmbarcat? Pe unul de zi?

In traduceri și în filme denumirea de vase este întrebuințată curent pentrucă marele public este mai obișnuit cu ea decât cu aceea de nave întrebuințată mai mult de marinari.

Imbarcațiunile sunt corpuri mici plutitoare întrebuințate pentru transporturile de persoane, sau cantități mici de materiale.

Astfel, bărcile, șalupele, cuterele, yolele, sunt denumite cu un nume generic de îmbarcațiuni.

La aceste îmbarcațiuni nu li se spune nici nave nici vase.

In general se dă denumirea de îmbarcațiuni acelor mijloace ce nu servesc pentru navigație la larg, pentru traversade mai lungi, ci numai în port, în apropierea coastei, adăpostindu-se când vremea rea nu le permite a înfrunta marea. Navele din contră sunt capabile să facă navigația la larg, să execute traversade mai lungi, chiar pe timp rău.

Imbarcațiunile pot fi îmbarcate la bordul navelor cu ajutorul unor macarale denumite grui. De obicei fiecare navă are una, două sau mai multe îmbarcațiuni la bordul ei.

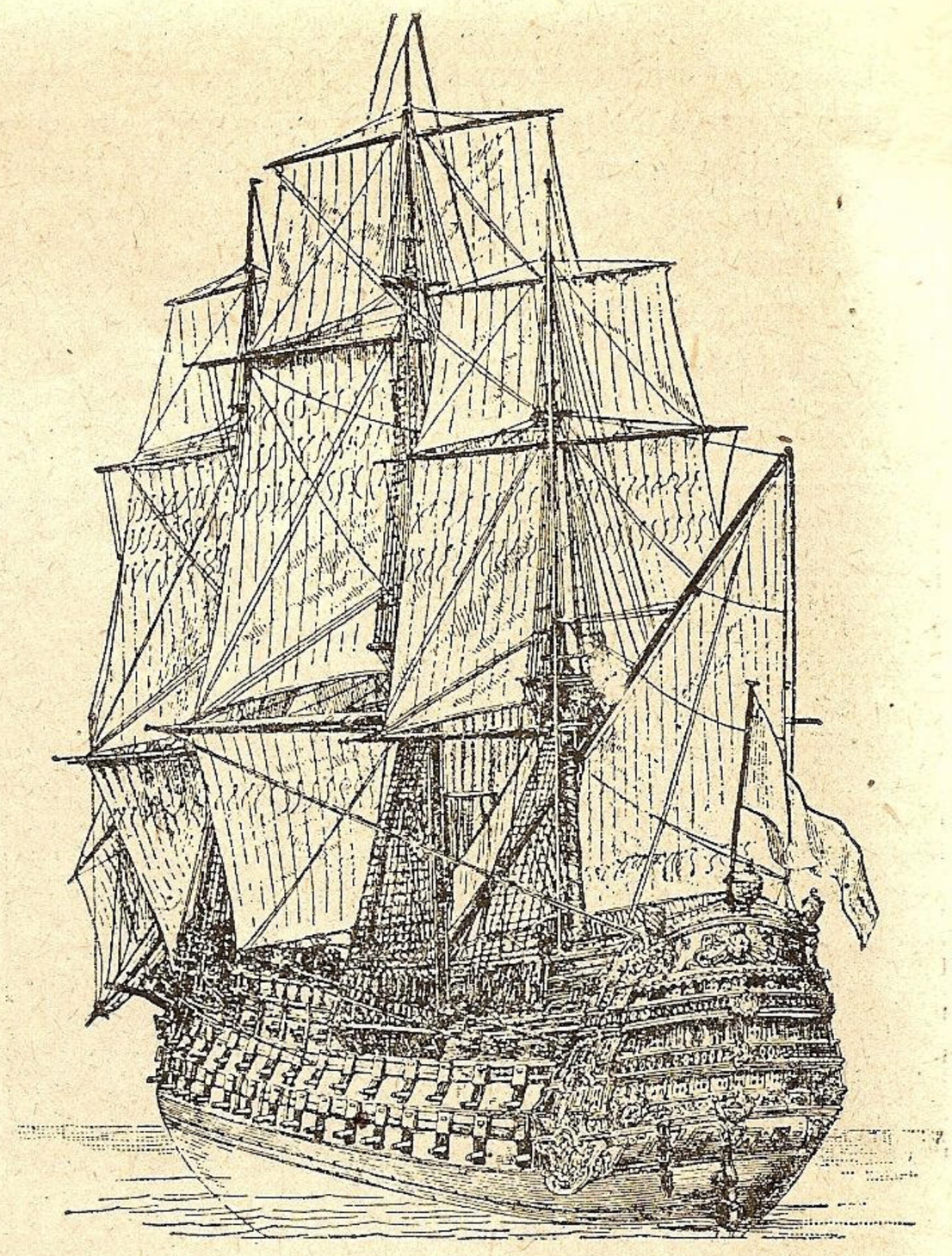
După ce am văzut aceste numiri de bază, ne întrebăm acum ce este flota? Denumirea de flotă se dă totalității navelor destinate aceluiaș scop. De pildă toate navele de război sunt destinate pentru luptă și ele alcătuesc împreună *flota de război* sau *flota militară*.

Navele de comerț sunt destinate transportului de mărfuri sau de pasageri și ele formează *flota comercială*.

Aceste flote luate împreună alcătuesc marina țării respective. Separațiunea de scopuri de mai sus duce și la denumirea de *marina de război* și *marina comercială*.

Intre acestea există însă o indisolubilă legătură.

Una nu poate exista fără cealaltă. Flota comercială



Navă cu vele.

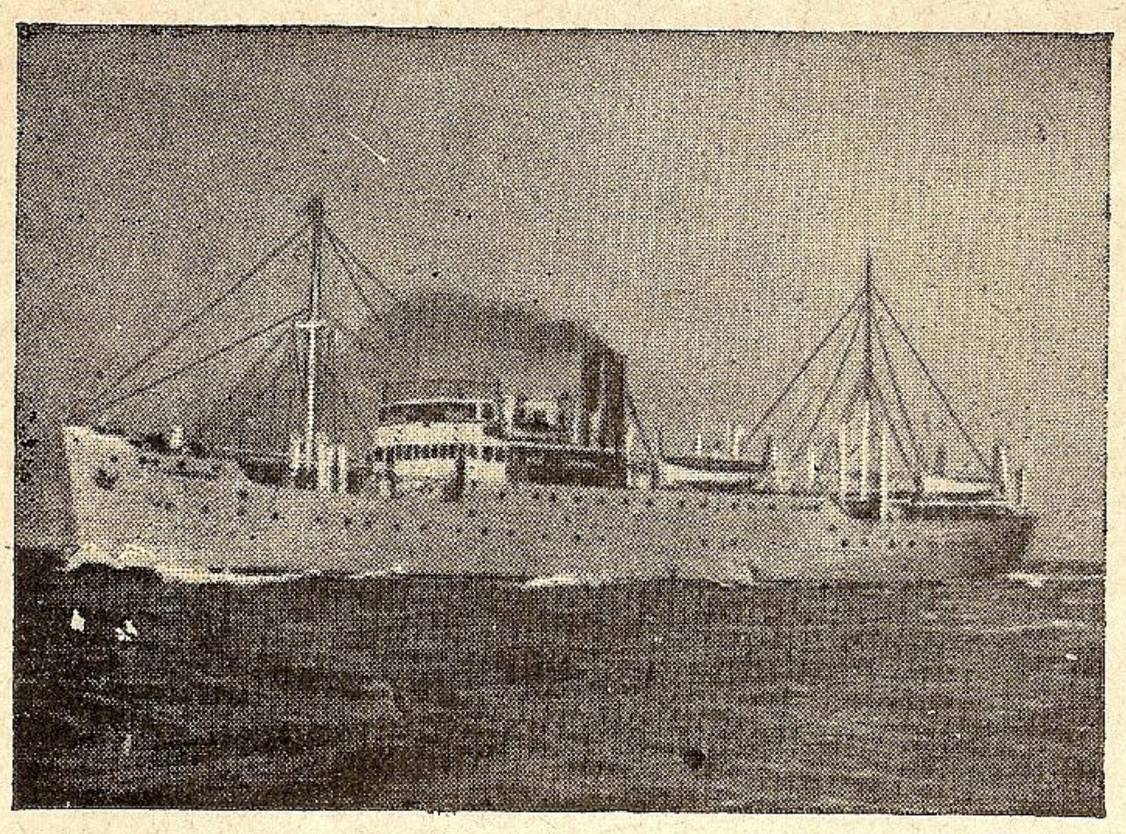
fără protecția flotei de război n'a putut trăi în decursul istoriei societății omenești de până acum, căci ea a trebuit să fie protejată contra piraților, contra flotelor militare ale altor State, contra corsarilor, etc. Deasemeni, o flotă militară n'are rost să existe dacă nu are de apărat o flotă comercială. In decursul timpului au fost destule exemple care au demonstrat aceste adevăruri. In noul Stat democratic când flota comercială îmbunătățește starea materială a masselor populare și flota militară în slujba acestor masse apără cuceririle democratice, această legătură apare și mai strânsă. Nu avem spațiu în aceste pagini să vorbim mai pe larg despre aceasta. Prin faptul că și marina de război și cea comercială este deservită de marinari cunoscători ai meseriei, înfruntând și unii și alții furtunile pe mare ei formează o mare familie, a marinei.

Navele și îmbarcațiunile se pot împărți după mijlocul de propulsie în: nave și îmbarcațiuni cu rame, nave și îmbarcațiuni cu vele (pânze), nave și îmbarcațiuni cu mașini.

Navele cu rame (lopeți) întrebuințau pentru mișcare forța omului. Ele nu mai există astăzi. Erau însă în floare pe vremea societății cu sclavi. Bine înțeles că sclavii erau acei care trăgeau la rame până la epuizare. Navele cu rame aveau la început un singur rând de rame, s'au mărit cu timpul și au început să aibă câte 2, 3, 4, 5 rânduri în fiecare bord. Cele cu două rânduri de rame se chemau *bireme*, cele cu trei rânduri de rame *trireme*, cele cu patru rânduri *quadrireme*, apoi *quinquereme*.

Navele cu vele (pânză) sunt acele nave care întrebuinţează ca mijloc de propulsie, forţa vântului. Vântul suflând în vele ce sunt ridicate şi susţinute pe catarge, mişcă nava în direcţia în care suflă sau o direcţie apropiată de a vântului.

Trecerea dela navele cu rame la cele cu vele s'a făcut într'o perioadă lungă de câteva sute de ani. In această perioadă au existat numeroase tipuri de nave cu rame şi cu vele.



Cargobot.

Astfel *galera* avea ca mijloc principal de propulsie, ramele, dar avea şi un catarg la care se ridica o velă pentru a-i mări viteza, astfel încât galerele erau cele mai rapide nave ale antichităţii şi începutului evului mediu. Ele erau prin excelenţă nave de luptă.

Galeassa era o navă cu rame şi cu vele, mai mare şi mai puternică decât galera, avea câte 28—35 rame în fiecare bord, rame mai mari şi grele. Şi galessele erau nave de luptă.

Galionul era un fel de galeră mai mare. Avea în borduri mai multe rame decât o galeră şi mai multe catarge. Erau întrebuinţate mai mult pentru comerţ. Dar n'au trăit multă vreme, în această formă. Cu timpul ramele au dispărut, velele s'au înmulţit. Au devenit nişte nave greoae şi pântecoase cu patru punţi ce cărau mărfuri pentru cetăţile genoveze, apoi pentru spanioli.

Când ramele au dispărut şi navele au rămas să navige numai cu vele, denumiri noui au apărut. Aşa a fost *caraca,* nave portugheze care în sec. XVI-lea făceau călătorii în Brazilia şi în Indiile Orientale.

Caravela era o navă cu patru catarge şi cu vele triunghiulare foarte răspândite, la turci, spanioli, portughezi în sec. XV-lea şi al XVI-lea. Cu acest tip de navă Columb a descoperit America.

Fregata era o navă de război, cu vele, de viteză mai mare. Pe la 1870 fregata era cu punte cuirasată şi având peste 60 tunuri într'un bord.

Corveta era tot o navă de război mai mică decât fregata dar mai mare decât bricul. Avea trei catarge şi semăna destul de bine cu bricul „Mircea" al nostru de azi.

Să nu ne mai încurcăm însă cu aceste denumiri de nave ce sunt astăzi trecute în domeniul istoric. Desigur ca ele sunt interesante pentru un iubitor de marină, dar pentru cei ce doresc să cunoască mai amănunţit istoria navelor le recomandăm să citească „Cucerirea mărilor" de Hendrik van Leon. Acolo veţi găsi descrisă pe larg viaţa grea, chinuitoare pe care au dus-o marinarii în decursul istoriei societăţii omeneşti, pentru a ajunge să cunoască şi să ne descrie lumea aşa cum o cunoaştem noi astăzi...

In zilele noastre numim navele cu vele cu un nume general *„Corăbii"*. Ţinem să specificăm că denumirea de corabie se dă tot de către nemarinari, în cărţile de literatură sau în filme. Marinarii le spun „veliere".

Bricul este un velier cu două catarge şi cu velele pătrate aşa cum era vechiul bric „Mircea". Cu toate că are trei catarge este tot un bric, deşi seamănă cu vechea corvetă.

Goeleta este un velier mai mic cu două la cinci catarge având forme fine, cu vele în formă de trapez numite vele aurice. Formele sale fine îi dau posibilitatea unei viteze mai mari la aceiaşi tărie a vântului. Din cauza siluetei sale fine, goeleta a fost poreclită rândunica mărilor.

Clipperul este un velier robust, de mare tonaj destinat călătoriilor lungi.

Navigaţia cu vele şi-a pierdut mult din valoare. Dacă până la primul război mondial se mai întrebuinţau încă veliere pentru transporturi de mărfuri în special pentru curse lungi, pentru legătura dintre insulele Oceanului Pacific, unde transportau nuci de cocos sau alte mărfuri, astăzi ele au dispărut aproape complect ca urmare a desvoltării puterii industriale a maşinilor şi electricităţii.

Navele cu maşini poartă numele generic de *vapoare* pentrucă primele maşini pentru mişcarea navelor erau cu vapori.

Trebue să subliniem din nou că denumirea de vapor este întrebuinţată mai mult de nemarinari. Marinarii spun vapor mai mult spre a-şi desemna propria lor casă. Nu arareori veţi auzi pe marinari zicând „Hai la vapor", ca şi cum cineva spune „Hai acasă". Dar nu-i veţi auzi spunând pe ce vapor eşti îmbarcat sau când pleacă vaporul!

Deoarece astăzi vapoarele sunt acelea care merg pe cum desigur mai înainte v'aţi încurcat cu siguranţă în carace şi caravele, n'am dori să vă mai încurcăm şi la vapoare. Deaceia să le luăm pe categorii.

Vapoarele le putem împărţi în două categorii după apele pe care călătoresc, adică nave maritime şi nave fluviale. Fiecare din aceste două categorii le putem subîmpărţi iarăşi în două categorii: nave de război şi nave comerciale.

Aşa dar avem: nave maritime comerciale
nave maritime de război
nave fluviale comerciale
nave fluviale de război

Navele maritime comerciale: sunt navele destinate transportului de călători şi mărfuri pe mare. Asta nu înseamnă că nu pot intra şi pe fluvii. Pot intra, dar numai pe porţiunile unde adâncimea permite. De exemplu la noi navele maritime pot intra pe Dunăre până la Brăila. Pe Elba intră până la Hamburg şi transatlanticele.

Pachebotul sau Liner (cum îi spun englezii) este o navă de pasageri care urmează o rută regulată şi deserveşte o anumită linie de comunicaţie. Astăzi unele pacheboturi sunt luate dela cursa lor regulată pentru a face cruciere de plăcere cu oameni ce scot banii din exploatarea semenilor lor. Aşa a fost cazul cu Normandie, Queen Mary, Bremen. Deoarece aceste nave transportă mai mult pasageri, ele s'au mai numit şi *pasagere.*

Aţi văzut descris în numărul precedent al revistei noastre pachebotul român al Sovromtransportului *Transilvania.* Acesta având motoare Diesel se mai numeşte şi *motonavă.* Pacheboturile sau pasagerele se rerunosc după numărul mare de punţi aşezate una deasupra celeilalte.

Transatlanticele sunt pasagerele destinate a face curse regulate între Europa şi America adică să traverseze Oc. Atlantic. Cum acestea sunt nave mari, astăzi sensul este denaturat când spunem transatlantic ne gândim la o navă de construcţie uriaşă, chiar dacă nu traversează Atlanticul, sau traversează Oc. Pacific de pildă.

Cargobotul denumit pe scurt în limbaj mărinăresc *Cargou* este un vas ce transportă numai mărfuri.

Pot fi *cargouri de linie* şi *cargouri obişnuite.* Cargourile de linie seamănă pacheboaturilor. Aceste cargouri transportă în general numai mărfuri, dar pot transporta şi un număr mic de pasageri. Cargourile care pot transporta şi un număr mic de pasageri se numesc şi *nave mixte.*

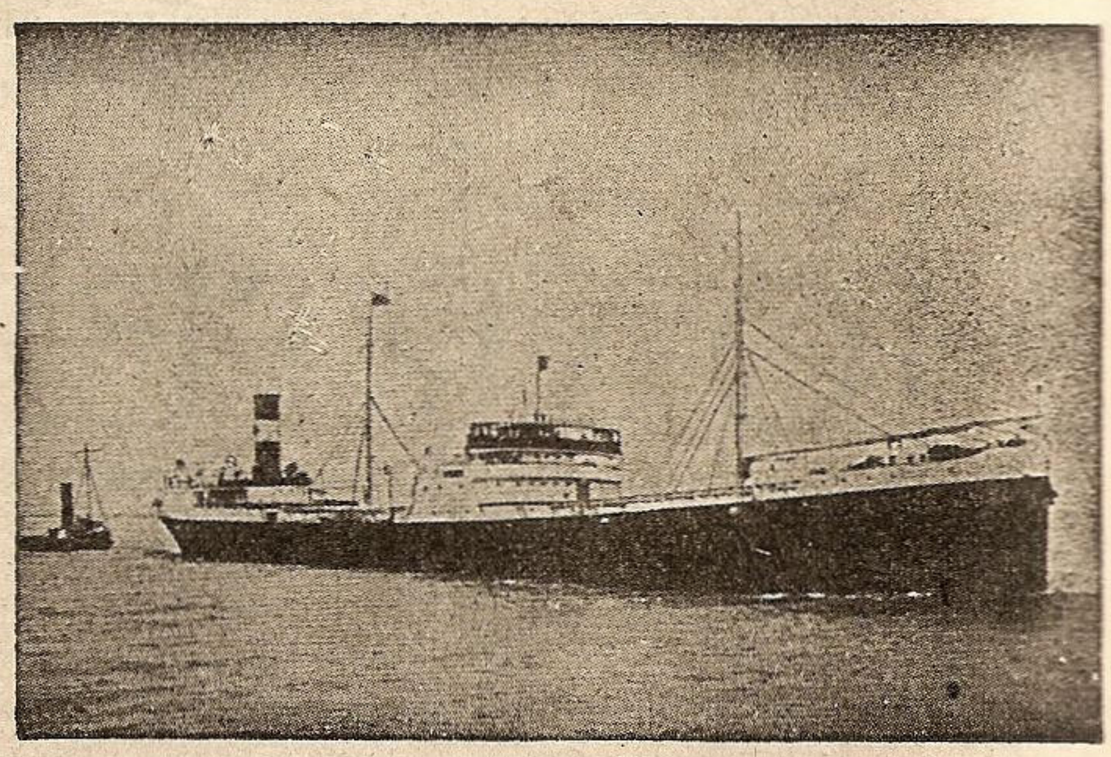
Cargourile obişnuite numite *„tramps"* transportă mărfuri dela un port la altul şi nu părăsesc portul fără încărcătură. Astfel un cargou din acesta poate face înconjurul lumii până să revină în portul de unde a plecat.

Un asemenea cargou, care poate lua şi un număr de pasageri este „Suceava" alt vas al Soc. Sovromtransport; el este o *navă mixtă* şi în acelaş timp şi un „tramps" pentrucă nu are cursă fixă, ci merge acolo unde are de transportat marfă.

Navele care transportă petrol, benzină, păcură sau alte derivate de petrol se numesc petroliere sau *tancuri.* Din cauza pericolului de incendiu ce-l prezintă încărcătura, ele au o construcţie diferită de a restului navelor. Astfel maşinele sunt instalate spre pupa navei (veţi vedea coşul în partea dinapoi a vasului), sunt lungi şi joase la apă.

In lungul navei se merge pe o punte îngustă cu balsutrade de fier. Disciplina la bordul tancurilor este foarte reguroasă, mai ales la încărcare şi descărcare când se produc vapori de petrol. Atunci fumatul este strict interzis şi sfătuim pe fumători să nu se îmbarce pe un tanc căci vor posti cam mult la fumat.

Cablierele sunt nave destinate aşezării cablurilor



Petrolier (tanc).

telefonice şi telegrafice în largul mărilor şi oceanelor. Acestea sunt vapoare mari cu aspect de pasagere. Pe bordul lor sunt instalate cablele şi operaţia de lăsare în apă şi mai ales de ridicare este foarte grea şi cere eforturi mari.

Navele de salvare sunt acelea care sunt întrebuinţate la salvarea navelor ce sunt aruncate de furtuni la coaste, sau când pe timp de ceaţă greşesc drumul şi se urcă pe nisipul plajelor.

Ele sunt de o construcţie robustă şi au maşini foarte puternice ca să poată trage navele de pe uscat. Navele de salvare sunt în diferite porturi şi ies atunci când sunt chemate în ajutor. Preţul salvării este în general destul de pipărat şi englezii — ca mari negustori ce sunt — le-au stabilit o lege specială, după care trebue să se conducă o navă de salvare.

Dragele sunt navele întrebuinţate la menţinerea adâncimei apei în porturi, în canale prin dragarea fundului, adică prin săparea lui. Ele sunt de o construcţie specială şi destul de interesante ca aspect. Le puteţi vedea la Sulina unde menţin adâncimea la intrarea în Dunăre sau la Constanţa.

Salutierele sunt nave mici de pescari şi le veţi găsi foarte răspândite în mările reci ale Nordului unde pescuitul este în floare.

Remorcherele sunt deasemeni nave mici sau mai mari care servesc la manevrarea navelor în porturi., mutarea lor dintr'un loc în altul sau remorcarea lor dintr'un port în altul când maşina este avariată. Vom mai vorbi de ele la navele de fluviu.

De cele mai multe ori numele navelor de comerţ este precedat de S S sau M S. In primul caz nava este un vapor obişnuit (steam ship) în al doilea caz este o motonavă (motor ship).

Despre celelalte tipuri de nave, urmăriţi numărul viitor.

MOARTEA ȘEFULUI *)

Necazurile au început la bord, în călătoria aceea, odată cu plecarea din Gibraltar. Către seară, Moș Turcu, șeful mecanic al „Vrancei", începu să se plângă de dureri în pântece.

L'au pus în pat și durerile au fost trecute pe socoteala vârstei, care demult depășise anii obișnuiți ai celor care își câștigă o pâine pe vapoare.

A doua zi a fost mai bine, dar nu s'a putut coborî jos, la mașină. A rămas pe punte, într'un scaun de pânză, așezat la locul lui favorit, lângă ușița de fier care se deschidea asupra labirintului de grătare și scărițe și prin care răzbea până la el deslușit, orice sgomot din cuprinsul domniei lui pline de larmă și luciri reci de oțel.

Fuma rar, tacticos ca totdeauna, țigările groase cât degetul înfipte în nuca de chilimbar afumat, plesnită și legată în inele de metal galben chiar de mâinile lui de meseriaș dibaci ; se vedea însă că nu era în toate apele. Ședea tăcut și răspundea posac celor care îl întrebau de sănătate.

Doar cu comandantul primi să stea mai mult de vorbă și profită să-i spue, oarecum pe ocolite, că din cauza mâncării la bord de care el, comandantul, se ocupa, și-a stricat stomacul.

Starea asta însă nu dură mult și șeful fu din nou silit să se întindă în pat. Călduri, câteva vărsături, din când, în când o sudoare rece se adăogau la durerea permanentă și ascuțită din pântece.

Cum vaporul nu avea doctor, Marcel telegrafistul îndeplinea și această slujbă ajutându-se cu un dicționar de medicină casnică la administrarea celor câteva doctorii din dulapul cu farmacia bordului. In cartea deschisă pe pat, Marcel căuta, după simptomele ce prezenta șeful, cu disperare să ghicească boala de care suferea. Toate parcă se potriveau, niciuna nu se nimerea totuși întocmai. Telegrafistul însă n'avea îndrăzneala să se hotărărască pentru una anumită și simțea instinctiv că, din cauza vârstei șefului, lucrurile trebuesc luate cu mai multă băgare de seamă. Daceea se și împotrivi cu încăpățânare la administrarea remediului pe care îl propunea Chitră, al doilea mecanic, (...o clismă sdravănă servindu-se de un injector pentru ulei, dela mașină...). Își amintea că un asemenea tratament, pe alt vapor, grăbise moartea unui marinar ceva mai tânăr ca șeful. Ba chiar Livanschi, ungătorul, rău totdeauna de gură, spuse : „Chitră vrea să se asigure, ca nu cumva să scape șeful și cu el și prilejul să-i moștenească locul".

In patul lui îngust și înalt, șeful zăcea pe spate și în răstimpuri gemea încet. Ii dau mereu ceaiuri fierbinți care nu păreau să-l ușureze cu ceva.

In Biscaia, comandantul zărind la orizont un mare pachebot, se gândi să ceară prin radio o consultație. Răspunsul, venit pe calea undelor, odată comunicate simptomele, fu : „Nemișcare, purgativ, cald pe pântece".

Tratamentul, aplicat cu sfințenie, la început nu dădu un rezultat vizibil, curând însă bolnavul fu mult mai rău. Temperatura crescu și de a doua zi începu să aibă momente când nu mai recunoștea pe nimeni din juruu-i. Tot timpul trebuia să stea cineva să-l vegheze, ...Marcel mai ales, fiind cel mai liber,... să-i șteargă boabele mari de sudoare ce-i răsăreau pe frunte sau care se strângeau în smocul de peri rari și suri ce-i înfloreau pielea albă și grasă de pe pieptul lui de om bătrân, sau să încerce să priceapă ceva din șoaptele bolnavului. Mâinile lui pipăiau mereu cuvertura par'că într'o căutare fără hodină.

Oamenii lui, eșind din cart dela mașini, se opreau o clipă în prag, aruncau o privire în cabină din pragul ușii, apoi plecau târșind cu băgare de seamă tălpile de lemn ale galenților, ca să nu facă sgomot pe tăbliile de fier ale punții. Ungătorii și Codreanu, fochistul prieten de tinerețe al șefului, intrau chiar în cabină și scoțându-și șapca, stăteau cuminți și timizi privind un răstimp la bolnav. Eșeau apoi pe vârfuri, după ce fiecare, ștergându-și întâi mâinile de legătura unsuroasă de lână de la gât, căutase să-i facă câte un serviciu cum îl tăiase capul : unui îi așeza perna, altul îi ridica pătura până'n subțiori, altul trăgea perdeluța verde de la ochiul de geam.

Orele treceau lungi și monotone în cabina îngustă și în răstimpuri, suspinul înăbușit al șefului ajungea să se audă deslușit acoperind zumzetul atotstăpânitor al trepidației va-

*) Fragment din romanul CARGOBOT, inedit.

porului și clinchetul regulat al sticlei de apă și al celor două pahare de apă, prizoniere în țarcu lor de metal pe toaleta cu oglindă.

A treia zi, comandantul se hotărî să intre în primul port englez și, după încă o noapte petrecută de șef cu febră mare și aiureli, vaporul ancoră dimineața la Falmouth, în radă.

Doctorul, chemat cu pavilioane, își spuse părerea scurt :

„Criză acută de apendicită, diagnostic și tratament eronate, poate scăpa numai debarcat și operat imediat".

Șeful fu scos de la bord pe o targă cu chingi, ca să nu alunece din ea la scoborîrea pe scară în șalupă.

O ambulanță, chemată de agenție, aștepta pe cheu și în ea fu băgat, însoțit din cei de la vapor numai de Marcel, Răducanu, secundul și Livanschi, împreună cu un funcționar al agenției, urmau într'o mașină de piață.

Cei trei marinari se regăsiră, învârtindu-și șepcile în mână, neliniștiți, în fața ușii sălii de operație, îndărătul căreia era șeful.

Trecuse o bună bucată de vreme până ce aceasta să-se deschidă și șeful, împins pe o masă cu roate fu trecut într'o cameră a spitalului. Era încă sub influența anesteziculuí, fața îi era mai liniștită dar tot atât de albă ca firele țepoase ale bărbuței lui scurte și îngălbenite de tutun în jurul gurii.

Marinarii fură lăsați în cameră și curând intră și doctorul care-l operase. Se opri lângă pat, îi luă pulsul, și întorcându-se către cei trei, șopti încet printre dinți : „Peritonită, intervenție tardivă, vârstă înaintată", apoi înorcându-se către infirmieră : „îi dați orice va dori ; dacă are dureri, morfină".

Din cap și ochii albaștri limpezi, doctorul făcu un gest de întrebare mută către cel bolnav :

„Român, șef mecanic al cargobotului „Vrancea", răspunse cu vocea sugrumată și repede secundul.

Privirea doctorului întârzie o clipă pe fața palidă, care sub cercul de lumină a lămpii de spital părea argintată pe fața albă, mată a pernei, voi parcă să mai spună ceva, se răsgândi însă și eși.

Singur Răducanu pricepuse înțelesul temut cuprins în recomandația făcută infirmierei.

Șeful era pierdut. Ca să nu-l mai chinuiască, doctorul ordonase să i-se mulțumească toate dorințele. Infiorați, îi ascultară și ceilalți lămuririle date cu glas scăzut.

Umbra mare a morții, pe care cu câteva clipe înainte nu o bănuia niciunul, le deveni deodată la toți simțită, undeva, pe aproape, pitită în vre-un ungher sau plutind deasupra lor în aerul amorțit al acestei clădiri tăcute în care se simțeau străini. Stingheri de ceilalți, îi unea aceeași mână de gheață care le prinsese sufletele și încercau toți trei nevoia prezenței unei persoane lângă care să-se simtă ocrotiți, care să-i scoată din chinuitoarea situație.

Intr'un târziu, bolnavul deschise ochii, le surâse și-i chemă aproape cu o mișcare tremurată a mâinii. Printre buzele palide murmură :

„Era să mă curăț, măi băeți, am scăpat la timp. Sunt mai ușurat acum, mai aquc și alte zile", închee surâzând blând, cu o ușoară clipire a pleoapelor.

Ceru să fumeze și să i-se dea o ceașcă mare de cafea.

Tăcuți și stângaci, încurcați și de vorbele șefului, care singur parcă nu era încercat de aripa înghețată ce umbrea sufletele celorlalți, încurcați și de vorbele lui și de situația neobișnuită în care se găseau, se întrebau unul pe altul din ochi. Simțiră apoi nevoia să iasă câte doi, afară pe sală, pentru a se sfătui. Cine să-i spue șefului adevărul ; care să-l întrebe ce ultime dorinți are ; pe cine din familie să înștiințeze ?

Știau că are nevastă, o fată acasă, alta măritată după un ofițer printr'o garnizoană depărtată, un băiat prin universități, pentru studiile căruia șeful obișnuia mereu să spue, ca o scuză că nu lăsa locul altora mai tineri, că e silit să mai muncească încă la vârsta lui pe vapoare. Mai erau economiile lui Moș Codreanu, pe care acesta i-le încredințase încă din țară ca să nu le bea, de care știau toți, dar pentru care fochistul nu avea la mână nimic.

După un timp, secundul, ca mai în vârstă, își luă inima în dinți și-l întrebă cu jumătate glas dacă mai are vreo dorință să o transmită cuiva. Șeful răspunse încet și rar :

„Aș vrea să nu plece vaporul, să mă lăsați pe aici, între străini, singur și după boală. O zi, două și o să mă pot întoarce la bord.

Acum am scăpat ; acolo, oricum e altfel, între ai tăi".

Căută cu degetele mâna secundului sprijinită pe pat, o pipăi încet și căută cu privirea cercetătoare prin umbră să întâlnească ochii celorlalți.

Simțiră toți că le lipsește curajul să mai deschidă vreunul întrebarea care fiecăruia îi apăsa gândul. Răducanu se hotărî să lase sarcina grea pe seama comandantului, când o veni.

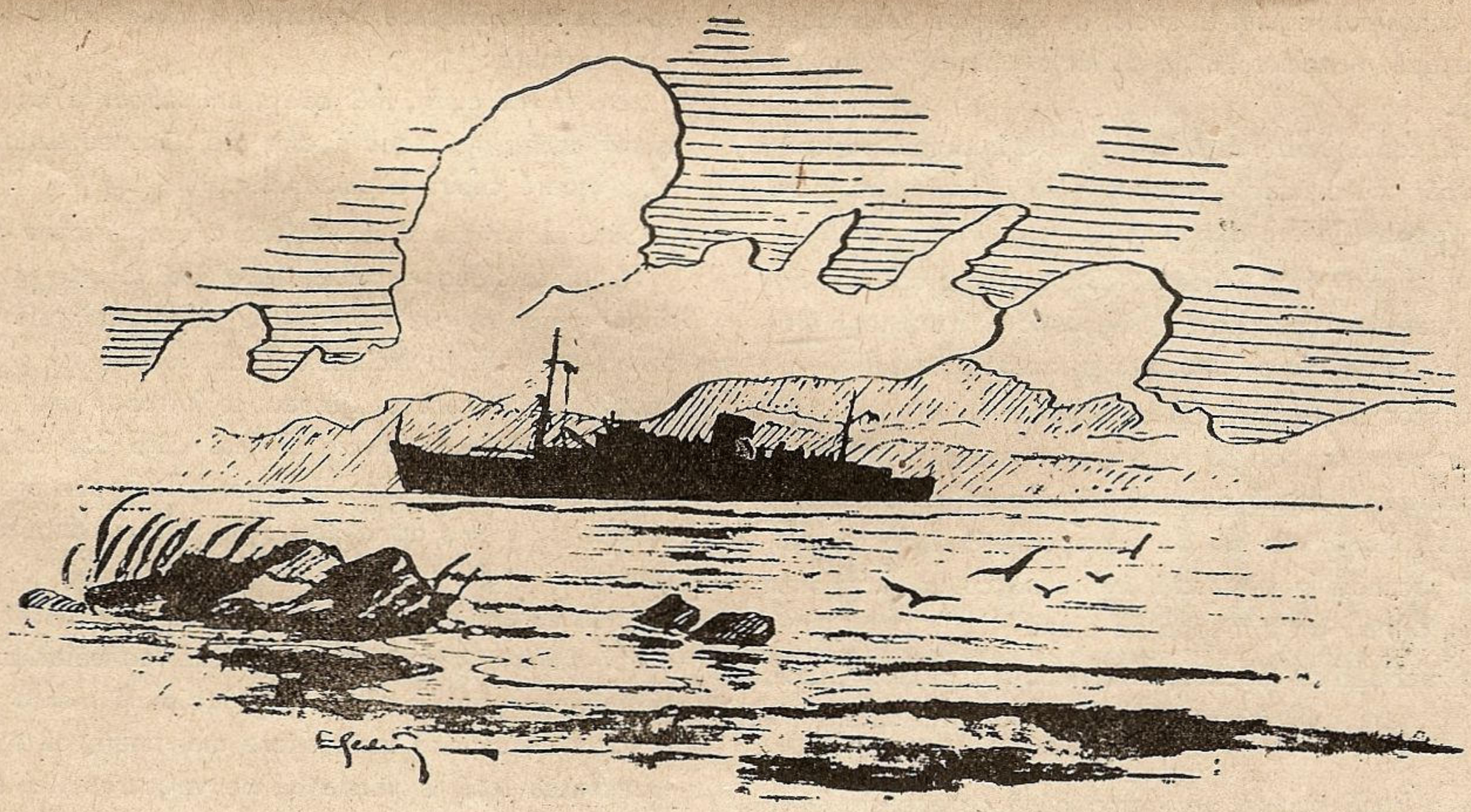
Bolnavul își fumă țigarea dorită întreagă, bău pe jumătate cafeaua adusă de infirmieră și adormi ușor, pe nesimțite.

In cursul nopții șeful se stinse, viața puțină din el plecă, fără luptă mare din corpul amorțit de negurile morfinii.

Când în zori, sosi comandantul, îl găsi deja în camera mortuară, întins în uniforma lui de ieșire la oraș, adusă dela bord de băeți, cu mâinile încrucișate pe piept, ieșind din mânecile încercuite de cele trei galoane de aur ușor înverzite. Alături un domn înalt, îmbrăcat în negru, cu gulerul pus pe dos, citea metodic dintr'o carte de rugăciuni, pastorul trimis de „British Seamen's Institute" care veghease și înaintea șefului, tot așa, încă mulți alți marinari, morți departe de ai lor, pe acel țărm de mare.

CĂLIN ADAM

Dunărea și Marea Neagră sunt factori importanți pentru înfrățirea riveranilor doritori de pace și progres.



24 ORE PE VASUL „TRANSILVANIA"

Călătorul ce s'a hotărît să aleagă ca mijloc de transport frumosul vas „Transilvania" încă din tren, în drum spre portul Constanța, se simte stăpânit de un sentiment neobişnuit.

Se împletesc în el nedefinit, bucuria, curiozitatea şi îndoiala firească pentru necunoscut.

In această stare sufletească debarcă în faţa gării maritime, iar marea şi portul cu viaţa lui trepidantă îl primesc.

Transilvania, înaltă, maestuoasă aşteaptă liniştită, legată la cheu.

Te izbeşte contrastul între nemişcarea uriaşului corp alb şi agitaţia din jurul lui, în care se întretae larma oamenilor ce muncesc la încărcat, fluerături, scrâşnetul macaralelor ce ridică de pe cheu stivele şi baloturile de marfă, sgomotul camioanelor ce încontinu brăzdează în toate direcţiile cheul.

Din când în când, câte un automobil ridicat de macaraua neagră, se balansează câteva minute ca un cărăbuş uriaş în aer înainte de a fi depus pe vapor.

Sunt lucruri ce le vezi mai deaproape, după ce revizia vamală este terminată şi cu bagajele în mâini sau ajutat de hamali, cobori scările Gării Maritime spre cheu şi aştepţi să-ţi vină rândul de a urca scara mică a vaporului.

Scara aceasta îngustă ce o simţi mobilă sub picioare este primul contact material cu vaporul şi te duce direct în braţele comisarului de bord, şeful administratiiv al vasului care la capătul de sus face controlul pasagerilor şi îi repartizează la cabinele respective.

Şi operaţia aceasta agitată, durează până când un clopoţel vesel străbate vaporul în toate sensurile dând tuturor de veste că lumea s'a îmbarcat şi se apropie ora plecării.

Abia acum se stabilesc cu precizie cele două tabere ce până acum erau amestecate: cei ce pleacă şi cei ce rămân; îmbrăţişeri grăbite, convenţionale sau prelungite şi dureroase opresc privirile pe punte ca şi pe cheu.

Acum îşi fac apariţia şi batistele ca nişte mici pavilioane albe ce semnalizează despărţirea.

Scara vasului începe încet să se ridice, iar pe bord printre pasagerii îngrămădiţi la balustradă toţi cu privirea spre uscat, oamenii echipajului au trecut stăpâni şi concentraţi la posturile de manevră.

Comanda „atenţie la maşini" este urmată de manevra de plecare în care vasul prin spuma albă făcută de elice, încet, începe să se depărteze de cheu.

Intâi prova, apoi tot corpul se desprinde de peretele de piatră şi începe să alunece înainte, din ce în ce mai iute, îndreptându-se dealungul cheului spre fundul portului.

Apoi ocolind lin spre stânga, prova ia direcţia largului îndreptându-se precis spre eşirea portului printre cele două faruri, roşu şi verde, ce străjuesc deoparte şi de alta.

In stânga, dealungul digului una lângă alta ca la paradă, de culoare gri cenuşiu, joase la apă, stau liniştite navele de război.

Ca sub privirile lor protectoare, „Transilvania", trece maestucasă, salutând cu pavilionul ce flutură la pupa.

Rămân în urmă şi cele două faruri şi marea largă şi albastră se deschide înainte.

Vasul despică apa calmă şi portul rămâne în urmă din ce în ce mai mic. Eşind din micul golf al portului începe să se vadă în dreapta, ca nişte cutiuţe albe profilate pe coastă, casele staţiunilor balneare, Agigea, Eforia şi Carmen Sylva.

Pasagerii mai toţi pe punte în grupuri sau izolaţi privesc spre coastă. Unii urmăresc cu curiozitate salturile delfinilor în jurul vasului.

La comandă, comandantul cu binoclu după gât, ofiţerul de quart şi timonierul privesc concentraţi înainte.

In spatele lor, tot pe puntea cea mai de sus, a bărcilor, în cabina lor, radiotegrafiştii îşi verifică aparatele complicate.

Deasemeni jos în pântecele vasului, la maşini, adevărată uzină plutitoare, şeful mecanic face turul dela om la om într'o ultimă verificare.

Vântul care la început adia dulce dinspre Sud şi-a schimbat acum direcţia, bătând din ce în ce mai simţit dinspre Est Nord-Est, iar vasul începe să se legene.

Salturile mici şi dese la început, devin mai mari încălecând valuri cu creste albe. Mateloţii grăbiţi îşi fac apariţia, verificând şi întărind legăturile ce ţin mărfurile depozitate pe punte.

Pasagerii s'au rărit. Infrigurați şi obosiţi după îmbarcare sau retras în săli sau cabine. Câţiva mai rezistenţi, singurateci stau la prova vasului primind în faţă aerul rece şi stropii valurilor ce se sparg în contactul cu nava.

Şi în această stare de quasi linişte şi vagă îngrijorare a celor neobişnuiţi cu marea, clopoţelul pentru masă aduce o înviorare. Ea devine o agitaţie în toată regula începând cu o armată de chelneri ce încep să forfotească în toate cele trei săli de restaurant ale vaporului şi pasageri de toate vârstele care cu egală curiozitate caută să-şi ocupe locurile la mese, ce le vor păstra tot timpul călătoriei.

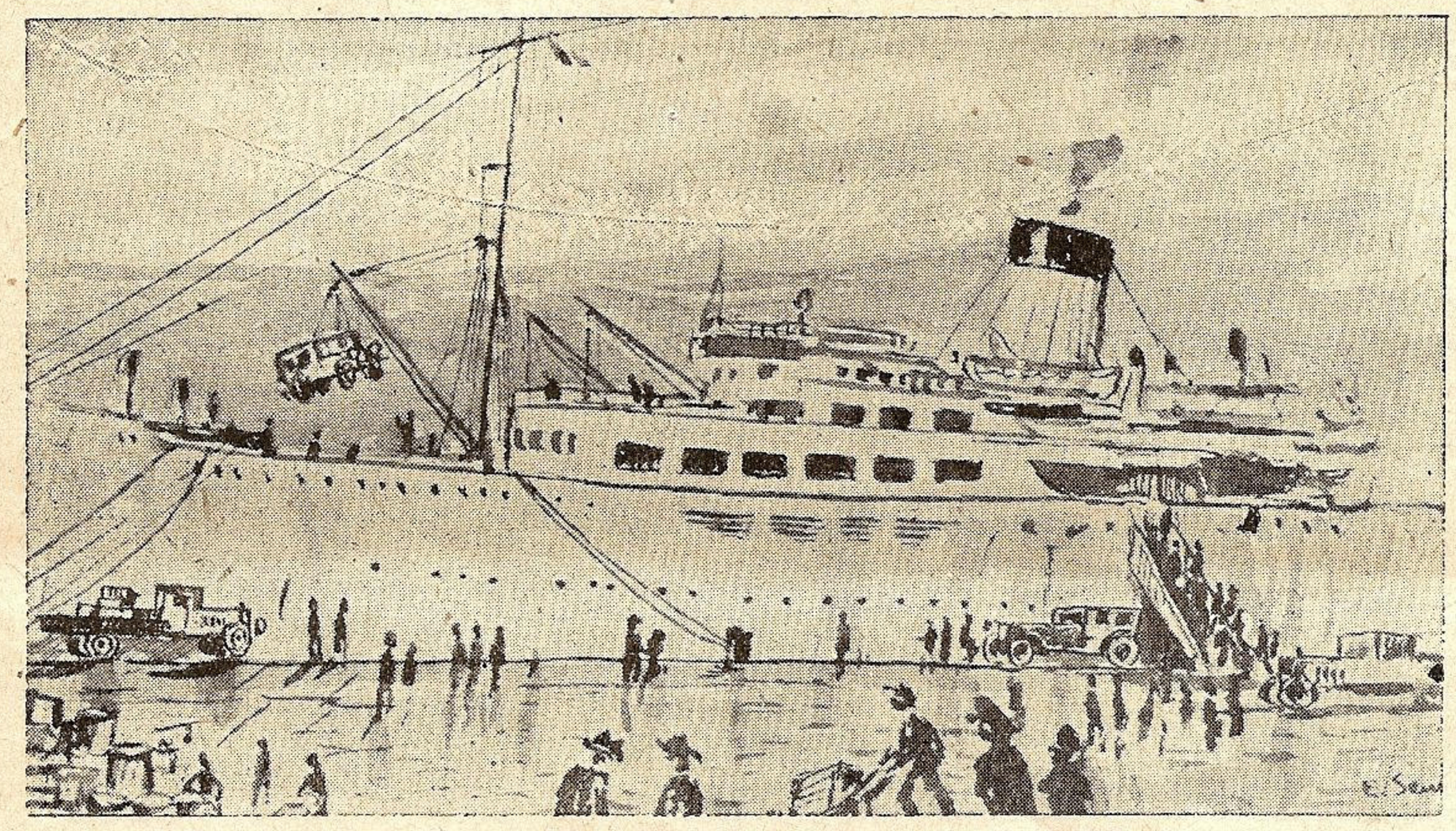
Şi în timp ce în restaurantele luminate sute de oameni ospătează liniştit, ofiţerul şi echipa de serviciu, care a luat de quart, asigură atent navigaţia.

La comandă ofiţerul de quart ia relevmente întrebând: Drept? Drept aşa — 45° Tuzla.

Aflând distanţa la care a trecut o confruntă pe hartă.

Jumătate de milă mai înăuntru, spre coastă, ne-au deviat valurile. Un ordin dat timonierului să ţină 2° mai la stânga, mai spre larg, tinde să îndrepte deviaţia. Comandantul este prevenit de măsurile luate. Apoi se urcă şi el din nou pe comandă.

De aici trece alături în camera hărţilor. Priveşte barometrul, studiază harta şi-şi face calculele. Apoi ese din nou pe comandă rămânând un timp lângă ofiţerul de quart.



Te izbeşte contrastul între nemişcarea uriaşului corp alb şi agitaţia din jurul lui.

Timpul era frumos, senin şi orizontul bun. Vântul a mai scăzut şi marea este mai puţin montată.

Pasagerii s'au răspândit pe punţi, înfiripând prietenii, unele fiind sortite să dureze dealungul unei vieţi.

Noaptea pe mare însă, predispune la visare. Gânduri şi simţăminte adormite de mult, se redeşteaptă.

Din când în când câte o melodie se aude dintr'o sală sau din vre-un colţ de punte...

Curând s'au golit şi punţile şi sălile, iar pasagerii s'au retras înfrânţi de oboseală, de aerul mării şi noutăţile zilei.

In liniştea complectă, numai nava alunecă mereu în drumul ei însoţită de luminile ce se reflectă alături pe apă.

In odihna şi liniştea totală, se aud numai motoarele bătând surd şi regulat străjuite de oamenii de la maşini, iar la comandă o umbră dreaptă, nemişcată, stă cu privirea aţintită înainte. E timonierul de serviciu.

Dela un timp cerul începe din nou să se acopere.

. . . . . .

Incepe să se facă ziuă şi în curând vasul va fi în apropierea Bosforului.

Vizibilitatea clară de aseară, este din ce în ce mai redusă şi ceaţa se lasă treptat de jur împrejur.

Se navigă greu şi cu riscuri, ceiace face ofiţerul de serviciu să cheme pe comandant la comandă. Acesta examinând situaţia, ordonă masurile de rigoare.

Sirena vasului sună prelung la intervale egale.

Tot echipajul ese şi trece la posturile respective.

Comenzi scurte la maşini de unde se răspunde scurt prin telegraf, fac să se micşoreze vizibil viteza.

Comandantul studiind harta locul şi ora face calcule şi pune punctul aproximativ al navei pe hartă.

Deodată un fluerat prelung sparge ceaţa. In prova, în apropiere, un alt vas străbate prin ceaţă. Viteza scade şi mai mult şi flueratul din faţă se aude mai slab, spre stânga, indicându-ne că suntem în siguranţă, faţă de vasul din apropiere.

Trebue să fim aproape de Bosfor. Sondele intră în funcţiune şi sonda electrică este în permanenţă controlată de sonda de mână. Suntem la 45 de m. adâncime dar fundul scade mereu.

Comandantul ordonă stoparea maşinilor, iar sirena sună de două ori la intervale regulate.

Intre timp, cu toate că suntem în zori, în aerul rece al dimineţii şi-au făcut apariţia figuri somnoroase şi mirate ale pasagerilor ce-şi dau seama că ceva se petrece pe bord.

Ceaţa persistând şi îngroşându-se, comandantul dă ordin de ancorare.

Secundul vasului şi oamenii de manevră, la prova execută şi raportează comenzile ce vin dela comandă întretăiate de sunete scurte de clopot.

Ancora cade cu sgomot trăgând lanţul după ea. Prin ceaţă comenzile şi răspunsurile se întretae, voci, venite de departe: „Trei chei la nară, lanţul întins înapoi". „Trei chei la apă, lanţul la pic".

Sirena a încetat să mai sune, în schimb i-a luat locul clopotul dela prova ce bate scurt la interval de 1 minut. Pasagerii au umplut punţile, iar unii s'au răspândit prin sălile restaurantelor.

In timpul când se serveşte ceaiul, ceaţa încet, încet începe să se destrame lăsând să se vadă în faţă conturul coastei, farurile Anatoli şi Rumili dela intrarea în Bosfor.

Se dă atenţie la maşini şi se virează ancora.

Trebue recuperat timpul pierdut când vasul a stat imobilizat în ceaţă.

Maşinile s'au pus în mişcare, iar vasul a început să lunece uşor înainte.

Sutele de ochi privesc cu nesaţ coasta frumoasă ce deoparte şi de alta străjueşte Bosforul.

Un lucru le trezeşte mirarea şi multora le aduce în ochi şi în suflete umbra rece şi nefastă a războiului.

Sunt şirurile mici de geamandure ce marchează barajele de mine. Par o provocare la frumuseţile naturii din jur şi la dorinţa oamenilor de pace, de linişte, de muncă şi înfrăţire între popoare.

Semnele nefericite ale aţâţătorilor la război în dispreţul milioanelor de oameni muncitori şi paşnici de pretutindeni.

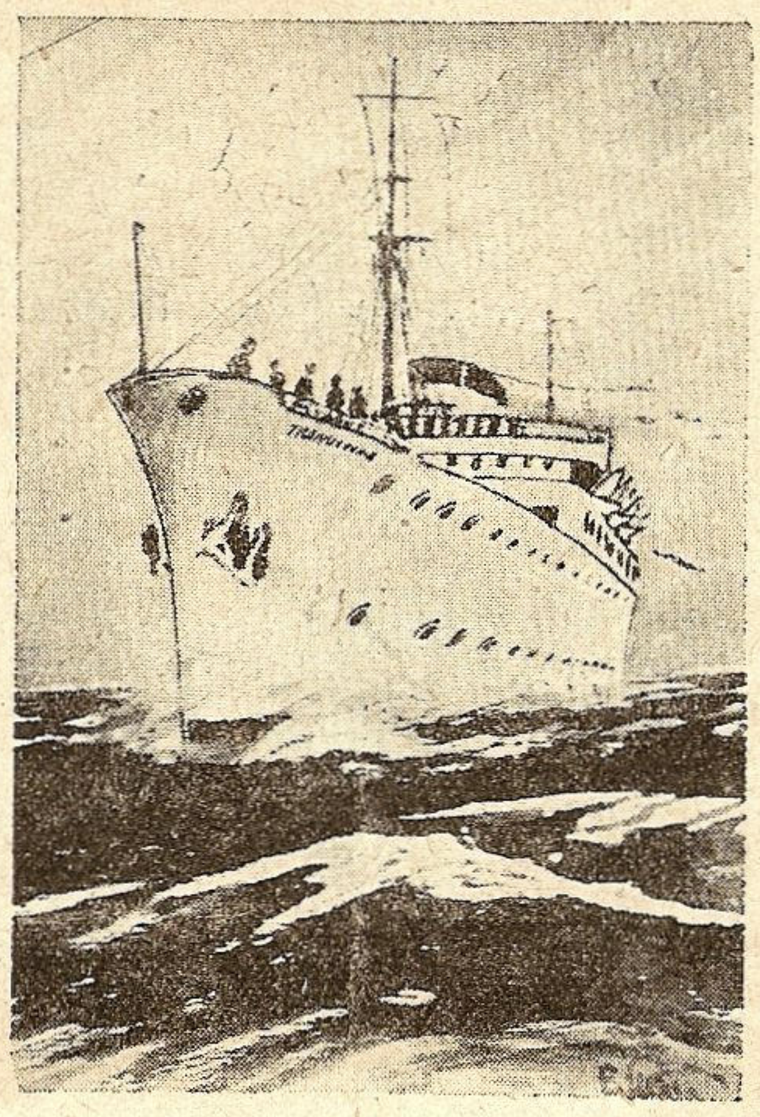
Transilvania trece înainte, intrând în Bosfor, mândră de pavilionul ce-i flutură la pupa.

La comandă, mulţimea de pavilioane mici de diferite culori semnalizează prin codul internaţional, la coastă, numele vasului, naţionalitatea, de unde vine şi unde merge.

Viteza se micşorează treptat, scara se lasă şi o şalupă se apropie de vas cu autorităţile turceşti, iar medicul vasului şi comisarul bordului coboară pentru a da lămuririle necesare.

Este punctul de control dela Buyuk-Dere.

Controlul terminat, ce-i ce au coborât revin pe vas, împreună cu pilotul turc, iar vasul îşi continuă drumul reglementar şi cu atenţie.



Câţiva mai rezistenţi, singuraţeci stau la prova vasului.

Deoparte şi de alta, peisagii măreţe cu clădiri şi cetăţui din alte vremuri despre care pasagerii avizi se informează dela membrii echipajului.

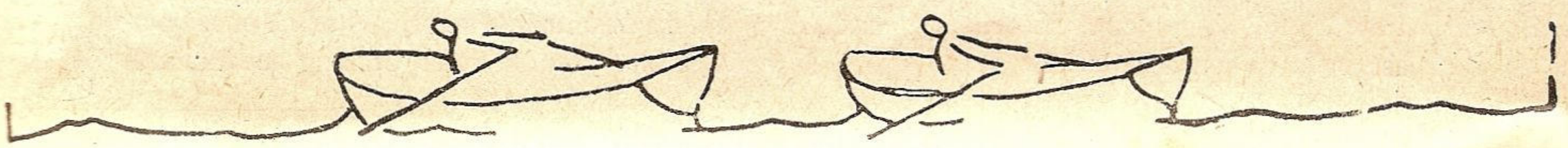
Acum se văd bine moscheele Istambulului între care tronează cupolele Sf. Sofia cu turlele măreţe şi îmbătrânite de veacuri.

Vasul se apropie din ce în ce spre malul din dreapta unde în faţa Gării Maritime se desfăşoară rapid manevra de acostare. Şi forfoteala reîncepe ca şi la plecare, pe cheu, pe scară şi dealungul punţilor. Pasagerii destinaţi a coborî aici, după controlul făcut la bord, coboară încărcaţi de bagaje, iar echipajul sgomotos şi grăbit pregăteşte încărcarea şi descărcarea mărfurilor.

Şi toată dimineaţa munca încordată continuă în jurul corpului alb al Transilvaniei lângă care stau lipite bărci mari şi negre, mahoanele pline cu mărfuri.

Târziu la amiază, cei ieşiţi în oraş se întorc grăbiţi la vapor, iar pasagerii noi, urcă împovăraţi de bagaje, tot aşa de curioşi şi nerăbdători ca şi cei ce cu 24 ore înainte la Constanţa, urcaseră scara îngustă şi mişcătoare a „Transilvaniei".

S. BOTEZ



Canoniera „Velier"

Ora 3 după amiază, Canoniera „Stihi" își legăna silueta de lebădă imaculată la pontonul dela Arsenal de unde eșise de curând din reparații.

Comandantul ei, Căpitanul Marius, se odihnea în cabină mulțumit că reușise prin energia și spiritul lui de organizare să termine reparațiile într'un timp record cu mult înainte de programul prevăzut de autoritățile superioare.

— „Amiralul o să fie mulțumit de mine, când va primi radiograma ce i-am expediat-o azi la prânz: „Canoniera „Stihi" eșit din reparații, gata de misiune la ordinul Dvs." Cu siguranță moșul își va freca mâinile satisfăcut gândind la bravul Marius care i-a făcut o treabă așa de bună, — își rumega gândurile Comandantul trăgând câte o înghițitură de rom dintr'un clondir ascuns cu grije în noptiera de lângă pat.

Vântul de N. E. ce se pornise, răcorise simțitor ziua de Mai care în anul acela fusese mai mult cu ploaie decât cu soare și flori. Căpitanul Marius simțea adesea nevoia să se încălzească și dintre toate băuturile avea o deosebită slăbiciune pentrû rom. Aroma acestuia îi gâdila nările și-i ardea gâtul cu o căldură binefăcătoare ce-i desmorțea repede trupul obosit, dându-i forțe noui de muncă.. Deaceia sticluța de rom îl însoțea veșnic în buzunarul din interiorul mantalei.

— „Romul este un elixir, belfere, un elixir ce dă forțe noui de viață și de gândire", se adresa adesea căpitanul Marius, secundului său Locotenentul Anton.

Pe la 5 după masă, un curier dela Divizie sosește în goană cu o radiogramă urgentă pentru canonieră.

Telegrama conținea un ordin scurt și categoric: „Canoniera „Stihi" se va găsi mâine ora 6 dimineața la Constanța unde va lua parte, la serbarea Zilei Apelor. Semnată de Comandantul Diviziei de Mare — Amiralul Gavrilescu.

Căpitanul Marius, ordonă de îndată pregătirile de plecare, grăbește pe secund să facă provizii și însfârșit reușește ca după două ore să se găsească cu „mașinile pe drum" în marș spre Constanța.

Așezat la Comandă, cu sticluța de rom în buzunar cu care își făcea de lucru des, comandantul își făcea mereu socoteală cum să facă să execute întocmai ordinul Amiralului:

„Până la Constanța am 160 mile. Eu merg cu gloaba asta de canonieră numai cu 12 noduri. Am plecat la ora șapte, am numai unsprezece ore de drum, până la 6 dim. nu pot ajunge, căci îmi trebuesc vreo 14 ore de marș".

„Dacă nu ajung la timp, Amiralul o să se supere și toată munca mea dela Galați se duce dracului. Îl cunosc eu pe Amiral; pentru orice fleac te arde urât. Pentru o neexecutare de ordin va fi o adevărată catastrofă. Belfere, trebue să faci ceva să ajungi la vreme, c'altfel dai de dracul cu Amiralul. Singura soluție este să măresc viteza gloabei! Dar cum?"

Comandantul se frământă la comandă, plimbându-se încruntat încoace și încolo, oprindu-se câte puțin pentru a mai sorbi cât o picătură de inspirație din sticla cu rom ce se golea văzând cu ochii.

— „Să vie ofițerul mecanic", se răstește deodată Comandantul la timonierul de lângă el.

Ofițerul mecanic, un tânăr locotenent se apropie timid și încă gâfâind de alergătură: „Ordonați"!

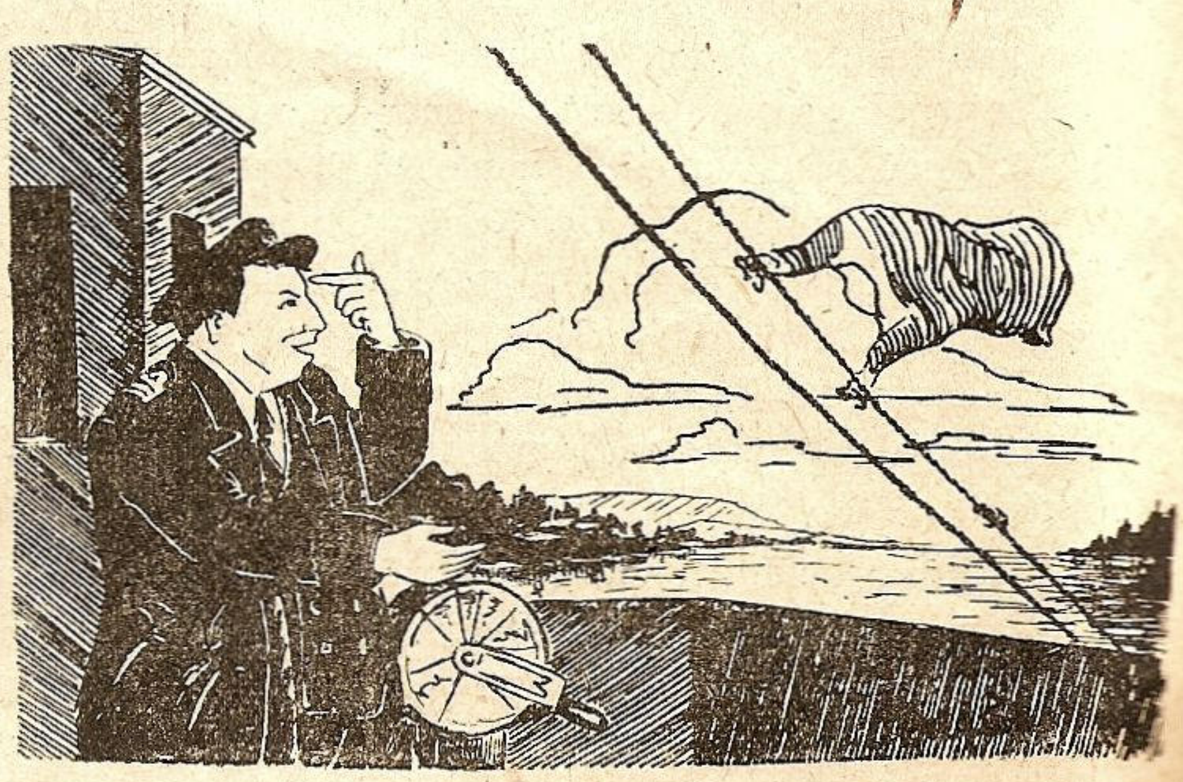
— „Nu poți mări mai mult viteză, belfere"?

— „Am 380 rotații, domnule comandant. Este maximum ce pot da motoarelor navei. Normal ar trebui să merg cu 350 rotații, cu care facem 11 noduri jumătate. Așa luăm 12 noduri în cap".

— „N'ajung, belfere, n'ajung. Mai trebuesc vreo 2 noduri", se răstește Marius necăjit și ca să-i treacă, soarbe ultima picătură de rom depe fundul sticlei.

In ritmul sacadat al sgomotului motoarelor, Comandantul vede cu disperare cum minutele trec și soluția nu vine.

Cariera lui, la capătul drumului, va fi întunecată de asprele observații ale Amiralului și probabil va fi urmată de câteva zile negre de închisoare. Vântul se întărise și în amurgul de Mai, soarele scăpat o clipă printr'o spărtură de nor, înroșește orizontul, gata să-și dea sufletul. Pe sartul catargului din prova, un tricou



Privind spre tricoul nenorocit, Comandantul se bate dintr'odată cu palma peste frunte: „Am găsit"!

marinăresc se zbate nenorocit de vânt, căutând să scape de legăturile ce-l ţin de sart.

Privind spre tricoul nenorocit, Comandantul se bate dintr'odată cu palma peste frunte: „Am găsit"!

Işi aminteşte că citise undeva cum la Francezi, aceste canoniere aveau şi vele. Şi vântul era bun! Velele ar putea mări viteza navei, cu un nod-două.

— „Tocmai ce-ţi trebue belfere", îşi zice Marius vesel că a găsit deslegarea şi scapă de zile ameninţătoare de închisoare.

— „Să vie secundul repede", ordonă scurt şi sigur de el.

— „Ordonaţi Domnule Comandant".

— „Vezi D-ta, belfere, că pe la magazie trebue să mai fie nişte vele. Pune repede să le scoată, montează-le pe sarturile catargului dela prora şi dela pupa ri ridică-le repede sus. N'avem vreme"! Să meargă treaba iute! Că n'avem timp".

— „Dar, Domnule Comandant"..., încearcă să protesteze Locot. Anton uimit de ideea năstruşnică a Comandantului.

— „Ce dar, nici un dar, belfere locotenent. Ai auzit ordinul, îl execuţi imediat, ai înţeles?" se repede Marius înfuriat la el.

— „Înţeles domnule Comandant".

noniera cu velele ridicate şi umflate de vând alergând ca o nălucă spre Tulcea, şi îl apucă un râs nebunesc.

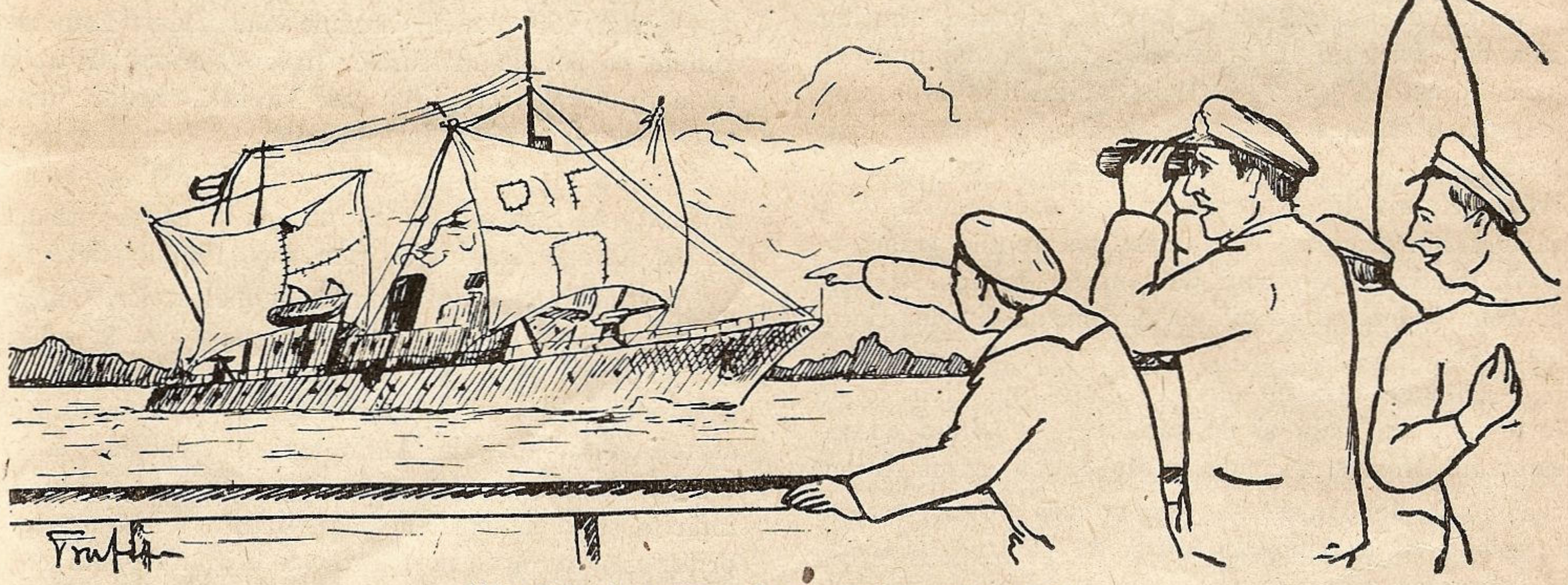
Pânăla Ceatal, toate au mers bine. Acolo însă lucrurile s'au complicat. Coturile ce le face Dunărea au schimbat brusc drumul canonierei şi deci şi direcţia din care velele prindeau vântul. La trecerea lor bruscă în bordul opus, o pârâitură grozavă, urmată de căderea a ceva greu trezeşte pe căpitanul Marius din amintirile plăcute din viaţa dela Galaţi. Ridicând ochii, părul i se face măciucă: catargul din prova, cu gabie cu tot zăceau spre pupa, spre spardek, rupt dela jumătate. Catargul din pupa rupt şi el, aruncat spre tribord, iar velele nicăeri.

— Reveniţi din spaimă, secundul cu ofiţerii bordului căutau de zor velele.

— „Unde Dumnezeu s'au ascuns?" se întreba Anton, le am în inventarul navei, trebuesc găsite neapărat.

Se stopează maşinile, se lasă barca la apă, ca să le caute.

In întunericul ce se lăsase, nimeni nu observase că în cădere se lipiseră de bordaj, aproape de suprafaţa apei, ţinându-se agăţate încă de saulele încurcate prin bastoanele şi sarturile copastiei. După o căutare de vreo jumătate de oră le găsesc însfârşit!



Abia când e la travers, vede canoniera cu velele ridicate.

Şi locotenentul Anton se pune repede pe treabă. Adună oamenii, scoate velele, le mai prinde pe ici pe colo pe unde erau rupte, le montează la catargul prova şi la cel din pupa şi le ridică sus. Canoniera „Stihi" cu velele ridicate, părea o arătare din alte lumi, dar sub impulsul vântului crescut la o forţă apreciabilă, aleargă sprintenă la vale cu 15 noduri pe oră. Comandantul satisfăcut îşi freacă mâinile bucuros de soluţia găsită.

— „Vezi, belfere? Cu canonieră cu vele pe Dunăre, asta e artă marinărească"! se adresează el ofiţerului de qart.

Comandantul unui cargo ce tocmai încrucişa cu „Stihi" în drum spre Galaţi, holbează ochi mari la arătarea din faţa lui şi nu se poate dumiri ce poate fi drăcia din prova. Abia când e la travers, vede că-

Locot. Anton cu câţiva oameni le adună cu grije, le descurcă meticulos ca un bun gospodar ce era, şi le urcă la bord.

Comandantul, necăjit că e nevoit să întârzie şi mai ales că trebue să prezinte amiralului, canoniera cu catargele retezate dela jumătate, se frământa pe comandă cum să iasă din încurcătură.

Noaptea se coborâse adânc peste maluri acoperind cu vălul ei negru trupul ciuntit al canonierei ce îşi continua grăbită drumul pe firul argintiu al apei. O lumină palidă roşcată se zărea în fund, după dealurile Ismailului, anunţând ivirea lunei.

Căpitanul Marius, ca să-şi potolească ciuda şi mai ales îngrijorarea ce îl năpădea la gândul unor aspre observaţii ale Amiralului, ba chiar poate a unor mai negre zile de închisoare, începuse un nou clondir cu

băutura lui preferată, din care sorbea cu gâlgăituri repezi, răsturnând capul pe spate şi plescăind apoi din limbă satisfăcut.

— „Dacă Amiralul află chestia cu velele, îmi ia comanda la sigur! Trebue neapărat făcut ceva să nu afle! Dar ce-aş putea face oare? îşi tot chinuia mintea căpitanul Marius mai puţin sigur de el".

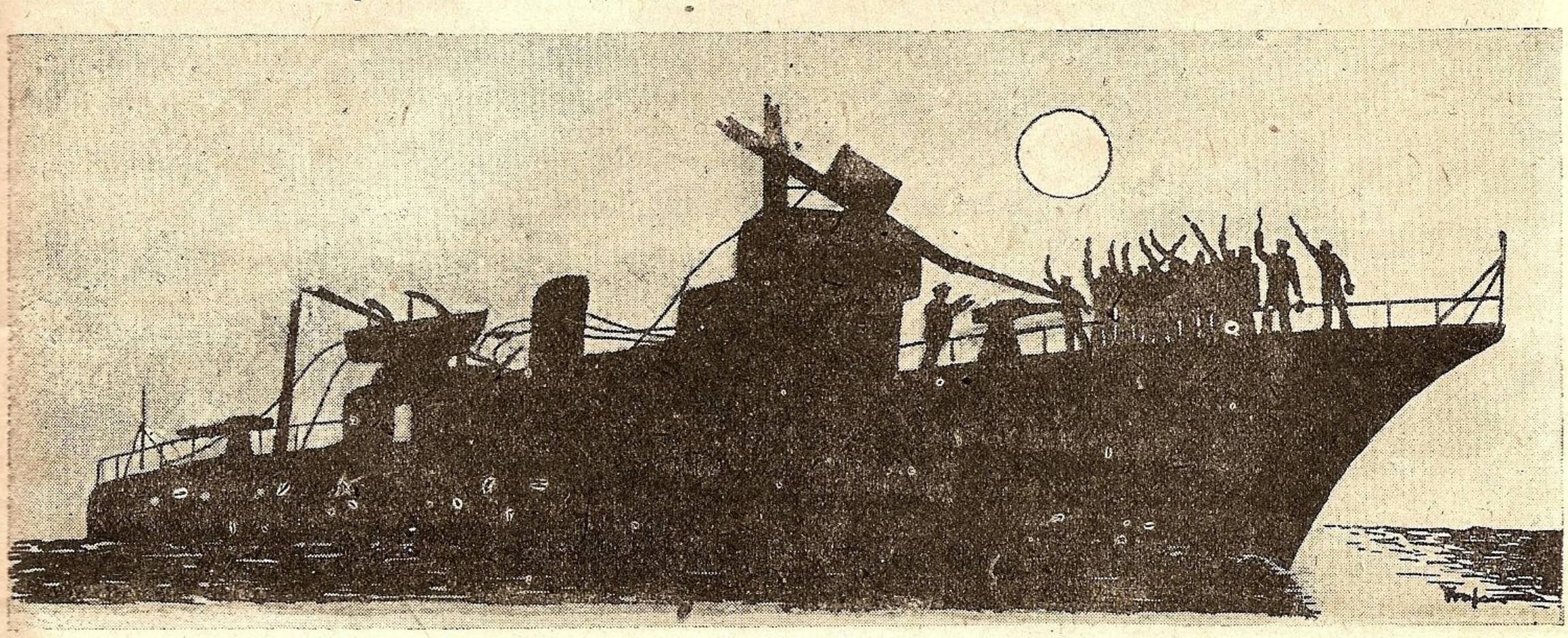
— Timonier, poftește pe domnul locotenent Anton la comandă! se adresă el într'un târziu marinarului de serviciu.

Mintea lui obosită de întâmplările zilei şi turbure de aburii romului, refuza să mai gândească. Salvarea putea fi găsită în sfaturile lui Anton, băiat aşezat şi cu scaun la cap, gata oricând să găsească câte o justificare la toate năzdrăvăniile comandantului. Căci căpitanul Marius nu era la prima lui boroboaţă.

la lumina lunei înălţată acum sus pe cerul aproape senin, le cere să fie atenţi şi le explică cu deamănuntul pericolul de a-şi pierde comandantul dacă nu vor face cum spune el şi apoi povestea cu furtuna din care cauză s'au rupt catargele.

— De vele să nu pomenească nimeni nimic, că e vai şi amar de el! Ca să fiu sigur că n'o să spuneţi nimic, trebue să juraţi pe ceva... aici locotenentul Anton se opreşte o clipă priveşte cu atenţie la oameni şi căutând ceva pe care ar putea jura, vede lingurile în mâinile oamenilor întrerupţi dela masă şi inspirat subit continuă: „juraţi pe linguri"!

— Jurăm, strigă în cor echipajul ridicând ca la comandă braţele cu lingurile în sus, rămânând câteva clipe în această poziţie marţială impresionaţi de solemnitatea momentului.



Un vas fantomă cu catarge rupte şi cu mogâldeţe negre la prova.

Nu lucrase, Antonică, o noapte întreagă cu 2 auxiliari dela maşini să îndrepte ciocul provei, pe care o manevră greşită a lui Marius îl turtise de cheu? Sau când la câte un chef strașnic, Marius plin de avânt se urca în cămaşa de noapte înflorată, pe statuia lui Ovidiu să ţină discursuri, în zori de zi, nu apărea ca din pământ bravul lui secund, şi mai cu voe, mai fără voe îl lua pe sus şi-l încuia în cabină la vapor, jurându-se apoi că nici un minut comandantul lui n'a plecat dela bord?

— Ce ne facem, Antonică dragă? îl luă Marius pe secund îndată ce acesta urcă la comandă.

— N'aveţi nici o grijă, Domnule Comandant! O scoatem noi la capăt şi de data asta! M'am gândit, că nu ne-a văzut nimeni cu velele ridicate. O să spunem o poveste cu furtună şi cu peripeţii multe, cum era să ne scufundăm şi să pierim cu toţii, dar datorită artei Dvs. de a manevra şi a ţine la capă am scăpat numai cu catargele rupte, fără nici o altă victimă. Eu am întocmit chiar devizul de reparaţii şi moşul o să-l aprobe cu ochii închişi, ba chiar o să vă felicite.

— Toate bune, belfere Antoane, îl întrerupse Marius înviorat de optimismul secundului, ce te faci cu echipajul? Crezi că ei o să-şi ţină gura?

— N'aveţi nici o grijă! îl asigură Anton. Ii pun să jure! Pentru a nu mai pierde vreme, secundul se repede la prova, unde oamenii îşi luau masa pe punte,

Noaptea la lumina lunei de Mai, Sulinenii ce-şi făceau promenada pe strada principală văd cu uimire trecând pe Dunăre la vale, un vas fantomă cu catarge rupte şi cu mogâldeţe negre la prova, imobilizate ca nişte cadavre cu braţele întinse la lună, la capetele cărora lingurele străluceau metalic în chip de baionete. Tabloul era fantastic şi măreţ totodată.

La Constanţa, lucrurile s'au aranjat după cum prevăzuse locot. Anton. Amiralul l-a felicitat pe Marius pentru destoinicia lui şi a aprobat de îndată devizul de reparaţii, băgat cu îndemânare de secund în clipele acestea de bună dispoziţie.

Abia după vre'o câteva săptămâni începură să circule svonuri, întâi printre marinarii de comerţ, apoi au trecut la ofiţerii de marină, despre un vas fantomă cu vele pe Dunăre.

Povestea ajunge la urechile Amiralului, scandal, anchetă la bordul lui Stihi. Echipajul este luat la întrebări, însă nimeni nu ştie nimc, n'a văzut vele la ord.

Jurământul făcut pe linguri a fost ţinut cu sfinţenie de echipaj, iar Marius a scăpat cu faţa curată.

Amiralul n'a aflat nici când adevărul, iar povestea cu vasul fantomă a lui Marius a făcut ocolul Marinei şi s'a transmis din promoţie în promoţie, devenind o legendă în Marină.

GEO COSTA

Colţul pescarului amator

Deschidem această rubrică pentru pescarii amatori, acea categorie de vânători, care îşi fac educaţia răbdării, fie pe maluri liniştite, fie străbătând kilometri grei, dealungul şuvoaielor spumoase, în căutarea unui vânat foarte isteţ, pe care-l prind uneori numai prin apele visului.

Pentru aceşti pescari, iubitori de frumuseţile singurătăţii, deschidem rubrica de faţă şi-i provocăm la un meeting de manuscrise cu poveştiri pescăreşti, cărora le bănuim inneditul, specific tuturor poveştilor vânătoreşti.

Mănuşa a fost aruncată. Aşteptăm cu răbdare de... pescar amator, o contribuţie copioasă.

Începem, mai jos, publicarea primului material primit: „*CARTE DE PESCAR*" de Traian Ionescu

RED.

Intâmplare cu un val

Toată chestiunea s'a pornit dela un val, nu prea mare, născut din senin. Apa nu avea jumătate metru. Ţineam câteva stufuri lungi de rezervă. Bunicul cu pantalonii suflecaţi, urmărea atent jocul plutei. Eu lângă dânsul, gol, nemişcat, cu apa până la piept, priveam înfiorat nisipul pe care dormeau guvizi pestriţe. Fraţii mei, mai răsăriţi, pescauiau unul lângă altul, mai încolo. Brateşul cu îndepărtate maluri albastre, oglindea cerul lăptos. Soarele se sfărâma în mii de unde mărunte.

Şi deodată s''a pornit cataclismul. Cum o fi crescut acel pumn mai înalt de apă, din unde? Vântul sfios păşea doar nesimţit pe covorul jucăuş al apei. M'am simţit ridicat, învârtit, răsturnat şi trântit cu faţa în jos la fund, gânganie nefirească printre guvizele străvezii. Ţipetele s'au pierdut în clipocirea undelor. Mă înecam la câţiva metri de ai mei, în Brateşul cât o şchioapă, eu, viitor poet neînţeles şi autor al cărţii de faţă. Nenorocirea cetitorilor de poezie şi a D-stră, lectori şi pescari, a fost că un vecin depe mal, cetitor în stele, presimţind doliul ce ameninţa literatura românească, a strigat la bunicul.

M'am trezit pe plaje, ameţit, în soarele curat, alături de un bătrân cu in tremurat sub pleoape: bunicul, blând şi duios. Lângă el doi fraţi speriaţi mă priveau frumos.

De atunci au trecut ani. Bunicul pescueşte de mult pe alte tărâmuri. Fraţii speriaţi de odinioară au crescut bărbaţi la rosturile lor. Botezul de atunci, pentru peşte şi lângă pescari amatori, m'a legat însă pentru totdeauna de acest meşteşug.

Prin apele întinse, sau cotrobăind şivoaiele grăbite dintre munţi, mi-am purtat adesea pasiunea.

...Şi unde ne-am întâlnit pescar cu pescar ne-am recunoscut, ne-am înţeles şi ne-am iubit. Fraţi în acelaş meşteşug îmbinător de răbdare, observaţie, experienţă, humor şi fantezie.

Pescar pe baltă

Dela botezul pescăresc, au trecut ani. Din purtător de stufuri de rezervă şi cutii cu râme, am înaintat în grad. Pescar în lege cu undiţă de fabricaţie proprie: stuf ales din baltă, aţă luată pe ascuns din cutiile mamei, cârlige întoarse isteţ din ace înroşite la lumânare şi călite apoi potcovăreşte. Plutele undiţelor le întocmeam din miez de papură şi uneori din dopuri. Momeala o pregăteam din mămăliguţă frământată cu făină de grâu, cu mălai, sau cu miez de pâine.

Injghebam pripoane lungi, din sfoară de smeu, pe care cârligele de Braşov, albe şi negre, bine legate în noduri pescăreşti, primeau jertfa râmelor nevinovate. Nu cunoaştem încă pe atunci rafinamentul sculelor de pescuit, deosebita grije ce se pune în culoarea şnurului şi sensibilitatea plutei; în subţirimea şi rezistenţa gutei şi mai ales în perfecţiunea momelei: râme hrănite cu zaţ de schwartz şi vermi graşi albi crescuţi pe creier de miel şi păstraţi în rumeguş de lemn.

Nu văzusem lingurile-peşte, guvizile şi diferitele dihanii, întrebuinţate la moulinette; nu auzisem de fantezia risipită de pescuitorii de păstrăv şi lipan la crearea şi botezul musculiţelor. Comiteam neştiuta greşală de a rupe râmele în două, după ce le plesneam între palme, când tocmai râma vie, întreagă, atrage peştele.

Totuşi în unele direcţii, — pescuirea obleţilor cu

mămăliguță, — atinsesem perfecțiunea. Ața neagră, cârlige de ac, prinse chiar câte 5 sub o plută fină de papură. Scoatem uneori toate cârligele pline: obleți de argint cu spinarea albastră, rivalizând în mărime și gust cu saghița (săbioară). Intr'o oră numai, pe timp favorabil, puteam prinde câteva chilograme.

Era un pescuit vioi și amuzant. Aruncam cârligele cu bile mici de mămăliguță și deabia atingea pluta oglinda apei că trebuia trasă cu mare iuțeală, altfel pierdeam și momeala și vânatul.

Pentru guvizi și bibani îmbrăcam cârligele cu râme. Pripoanele înarmate cu mămăliguță și râme, îmi aduceau crapi, plătici, roșioare și bibani.

In timpul verii devenisem furnizorul de pește al gospodăriei. Pregăteau chiar cu mare competență crapul fript la cuptor pe hârtie pergament, bine sărat și pipărat, fel, (cum am aflat mai târziu), specific băutorilor de vin.

Și iată cum, prin satisfacerea pasiunii pescuitului, ajunsesem la patrusprezece ani util familiei, devenind cu timpul un mâncător de pește pretențios, în ce privește varietatea și prospețimea.

Dela somn la păstrăv

In Dunăre se pescuește cu undița mai rodnic când scad apele. Scrumbiile și șalăul vin la peștișori și pe lângă șlepuri se prind la râmă somoteii.

Pentru aceștia este deajuns o sfoară cu greutate la capăt, câteva cârlige ceva mai sus — și o cutie cu râme. Se prind la iuțeală deoarece sunt mereu flămânzi și... au gura mare. Dacă-i locul bun și vremea prielnică îți umpli traista și-ți îndestulezi casa și vecinii.

Somnii mari stau mai la adânc îngropați în mâl. Nu rareori sunt răniți mortal de ancorele vapoarelor maritime și purtați de valuri ajung la mal de unde-i culeg pescarii. Am văzut cap de somn astfel pescuit de peste o sută de kilograme.

La mare am pescuit scrumbii, fie cu aterină plimbată îndemânatec prin apă, fie cu țaparină: fulgi — închipuind aterine — prinși de cârligele înșirate pe un fir lung din păr de cal, cu greutate la capăt. Trestia de bambus legănată la stânga și la dreapta — mișcă fulgii prin apă și nu rareori scoți deodată tot atâtea scrumbii câte cârlige ai.

In Buzăul frământat prin valea Siriului am pescuit la râmă raci, ceva aparte și amuzant. Prin apa limpede se văd racii eșind de sub pietre și apropiindu-se agale de râmă. Vin mulți se bat pe pradă, se încaeră se țin unii de alții și când tragi cârligul, obții un ciorchine viu, mișcător, de forme variate. Pe înserat când racii ies la mal (la iarbă?) pot fi prinși cu mâna.

Intr'o seară la Siriu am așezat căldarea cu raci vii pe balconul casei gazdei mele, clădită pe partea dreaptă a șoselei. Pe stânga curgea viforos Buzăul strâns între două stânci înalte și prelungite dulce până la nivelul văii într'o pajiște bogată. Probabil vre-o pisică năsdrăvană a răsturnat noaptea căldarea. Dimineața n'am găsit decât câțiva raci porniți într'un șir, înecat în apele Buzăului.

Ați auzit de ploaie cu raci? In aceiași minunată vale a Siriului, plouase sdravăn. Șoseaua forma pe alocuri mici băltoage. Căruțele treceau agale, cu țărani potoliți pe lângă boii cuminți. Eram studenți, (cu un coleg, A. B. actualmente unul dintre eminenții profesori de filosofie din București) porniți pe snoave și veșnic în căutare de șotii și de glume. Prinseserăm raci mulți și cum prea era liniștită șoseaua, ne-am gândit să-i dăm puțină viață: am trântit câțiva raci în bălțile din șosea și ne-am ascuns mai încolo după niște aluni stufoși. Au trecut câteva care, când iată un rac mai vioiu a'nceput să'noate vesel. Căruțele s'au oprit, țăranii s'au apropiat și nu le venea să creadă că-s raci pe șosea. S'au uitat mai bine și s'au retras sfios, șoptind între dânșii. Unii s'au închinat și-au pornit apoi ocolind pe departe băltoacele cu pricina. Peste câteva zile se vorbia prin valea Buzăului despre ploaia cu raci...

Dela somn până la păstrăv, era un drum lung străbătut prin greutatea anilor, cu experiențe migăloase și costisitoare prin nerăușită și deprimare. Necazul vânătorului întors fără vânat — în mijlocul zeflemitorilor — mă făcea să renunț pentru o clipă la pescuit, pentru ca apoi să'ncep cu și mai multă râvnă. Și astfel răbdarea, lângă experimentarea tenace, ajutate de observarea îndelungată a apelor repezi, a faunei și florei locale, (Crișul repede) am isbutit. Am ajuns pescar de păstrăvi și lipani.

La început încercasem metodele dela baltă și Dunăre; căutam locuri cu ape mai potolite, deobicei pe lângă sălcii și-aruncam cârlige cu râme și mămăliguță, fie ținute la fund cu plumb, fie plimbate pe suprafața apei.

După necazuri îndelungate, am reușit să prind în acest mod, câteva mrene și roșioare și un fel de scrumbie albă argintată, mrenele cu cârligele la fund și roșioarele prin metoda plimbării la suprafață.

Intr'o zi pescuind astfel, am văzut un cosaș (lăcustă) căzând în apă. Deabia atinsese suprafața apei că a și fost înhățat de un păstrăv printr'un salt elegant. Atunci mi-am continuat experiența și observația adunând un întreg insectar în cutii de chibrituri — și svârlind gângănii în apele Crișului în diferite locuri, la ore variate, din zorii zilei până seara târziu, când distingi apele numai după sgomot.

TRAIAN IONESCU

P. C. A.

Note despre Dunăre şi Marea Neagră în antichitate

Inceputurile navigaţiei pe apele care brăzdează ţara noastră se bănuesc a coincide cu apariţia omului „sapiens" al epocei preistorice „aurignaciene" a cărei urme arheologice se găsesc dealungul Dunării şi pe ţărmul nordic al Mării Negre.

Este explicabil că şi în aceste ţinuturi să se fi întemeiat un nucleu de civilizaţie. Clima dar mai ales bogăţiile naturale ale pământului, au oferit mijoace de trai mai uşoare, au favorizat aşezări omeneşti şi o evoluţie a lor.

Aceste bogăţii naturale şi mai ales minele de aur, aramă şi fier, au atras mai târziu navigatorii popoarelor depe ţărmurile însorite ale Mediteranei.

Drumul pe mare care înlesneşte apropierea între popoare, a fost folosit mai întâi de către Egipteni care acum 7 milenii s'au aventurat prin Helespont în Marea Neagră şi pe Dunăre, botezând „acest mare fluviu al Europei şi fiu al Oceanului" cu numele „Istros", poate chiar numele băştinaş al fluviului după cum scrie Appollinius din Rhodos. Acest fapt îl confirmă mai târziu, părintele istoriei Herodot, care a vizitat în anul 420 în. de Chr., gurile Dunării şi care spune că ar fi văzut cu ochii săi la preoţii egipteni din Theba, o carte care descrie expediţia lui Sesostris cel Mare, faraonul Egiptului, care trecând la 3712 în. Chr. Istrul cuceri pe Geţi şi întemee colonii egiptene.

Acest Istros apare înfăţişat pentru prima oară în teogonia lui Hesiodes (la 900 în. Chr.).

După Egipteni, Fenicienii „prinţii şi piraţii mărilor şi pământului", din lipsă de bogăţii naturale a ţării lor, au fost împinşi să mijlocească comerţul cu alte ţări prin corăbiile lor, făcute din lemnul Libiei şi adăpostite în portul natural al Tirului.

Concesionari şi tributari ai Egiptului, ei au stabilit un comerţ mai statornic între Egipt şi triburile depe ţărmurile Istrului şi Mării Negre, şi întemeiază la 1000 în. de Chr. colonia „Tyras" (Cetatea Albă) la gura Nistrului şi poate chiar colonia „Istros" dela gura Dunării (Caraorman) transformată mai târziu (700 în. de Chr.) în colonie greacă.

Străbătând fluviul „larg şi adânc" al „Phison"-ului (numele fenician al Istrului) ei reuşesc să facă un comerţ intens luând în schimbul amforelor pline cu untdelemn şi vin sau bucăţilor de cositor, cerealele, aurul arama, ce se găseau din belşug în aceste ţări (Sertea, Agaterssa, Liginira).

In sec. VIII-lea în. de Chr. Grecii Milesinieni, demni urmaşi ai Fenicienilor, încep să viziteze şi ei ţărmurile de Est şi Nord Est ale mării pe care ei o numesc atunci „pontos axenos" (marea neospitalieră).

Cu timpul ,însă de prin secolul al VII-lea în. de Chr. Helenii însă reuşesc să pătrundă misterele curenţilor şi anotimpurilor furtunoase ale mării „axenos" şi o îmblânzesc ca să-i primească. De astă dată o numesc „Pontos Euxenos" (marea ospitalieră). Ei intensifică şi mai mult legăturile comerciale, ba chiar se fixează pe ţărmurile mării şi pătrund şi în interiorul teritoriilor traco-dacice. Un şir întreg de colonii le atestă prezenţa şi activitatea pe noile meleaguri : Tomis (Constanţa), Calatis (Mangalia), Dionysiopolis (Balcic) şi altele. Ei pătrund şi în interior pe Dunăre şi afluenţii ei şi stabilesc acele celebre „comptoare", centre de antrepozite fortificate, cum au fost „Gumelniţa" (aproape de Oltenita), „Tinosul" (pe Prahova), „Tiglino" sau „Tereghina" (astăzi Tiglina sau Barboşi, la gura Siretului) şi alte comptoare după cum se constată din cercetările întreprinse de arheologii români. Arktinos, poetul milesian, cântă eroii greci din insula Leuka (insula Şerpilor) dela gurile Istrului unde au venit unii din tovarăşii lui Achile, iar Homer menţionează în „Iliada" că Agamemnon oferea la ospeţe vin pe care Aheii îl aduceau pe mare în corăbii, din Tracia.

De fapt despre primele începuturi de navigaţie cu corăbii pe Dunăre, nu avem alte isvoare decât în miturile lui Homer şi cel al expediţiei Argonauţilor. Se ştie că eroii greci conduşi de thesalianul Iásson, s'au îmbarcat pe corabia „Argo" pentru a readuce lâna de aur din fabuloasa ţară Aea, Colchida din Caucazia (după unii Colchida ar fi cetatea „Tereghina" dela gura Siretului — poate pe locurile numite astăzi Chirighina sau Calica —) stăpânită de regele Aetes. Ajutat de Medeea, fica acestui rege, Iasson învinge dragonul cel cu două capete care păzea lâna de aur, se îmbarcă pentru întoarcerea în ţară şi odată cu acest tezaur ia pe corabie şi pe Medeea de care se îndrăgostise. Urmărit de Aetes el schimbă drumul şi navigă pe Istros până în ţara Hiperborienilor (Liginilor) la Porţile de Fier unde Istrul se împarte în două braţe (varianta „Argonauticei" lui Apollinius), Iasson reuşeşte după mai multe peripetii să regăsească drumul spre Grecia prin Iliria şi Sicilia, aducându-şi aminte din tradiţia egipteană că din acele locuri (Porţile de Fier) Istrul curge şi spre Adria, trecând prin Iliria şi în spre

Pontos Euxinos. Această variantă a argonauticei, datorită lui Apollinius pare că se bazează pe o eroare geografică (faptul că Istrul s'ar prelungi până în Adriatica) sau poate că e vorba numai de o șiretenie a lui Iasson care isbutește să facă pe urmăritori să creadă că s'a îndreptat pe Istru spre Porțile de Fier în timp ce el în realitate ar fi coborît pe Istru spre vărsare. In sprijinul acestei ipoteze ar fi părerea că navele Colchidienilor care au ajuns în Iliria au rămas acolo fundând țara numită „Istria", după numele fluviului.

Intervenția activă și permanentă a elementului helen în Pontul Euxin, vreme de 8—9 sute de ani, a avut urmări profunde, mai ales pentru lumea scito-getă.

Prin colonii ca Olbia sau Histria, Callatis sau Odessos, produsele manufacturate, monedele, obiceiurile și limba helenă pătrundeau adânc printre localnici și în schimb, Helenii își apropiau noua lume.

Este caracteristic faptul, ca o încununare a acestor relații, că regele scit din Olbia, din sec. VI în de Chr. Ariapeithes, se căsătorește cu o greacă din Histria și copilul născut din această căsătorie, viitorul rege scit Scyles, învață să vorbească și să scrie grecește și deprinde obiceiurile și credința mamei sale.

Și nu este unicul caz cunoscut : regele odriz, Sitalkes ia în căsătorie pe o grecoaică din Abdera; și însuși Dromihete al Daco-Geților, se căsătorește cu fica lui Lisimachos.

Heleni de vază, din colonii, colaborează cu regii localnici. E cazul lui Acornion din Dionysiopolis, care are legături cu Burebista fiindu-i ambasador pe lângă Pompeius, în schimbul bunăvoinței regelui get față de colonia helenă.

Sub proteguirea politică, scită, daco-getă, odriză și „pontică"; coloniile grecești din jurul Euxinului au creiat, prin înrâurirea lor materială și sufletească, o lume nouă din Sciții, Geții și Tracii cu care au intrat în mai strânse și durabile relații : lumea „mixelenilor", adică lumea autohtonilor grecizați, din jurul salbei de colonii helene dela Pont.

Cam pe la 513 în. de Chr. au navigat pe Istros cele 600 de corăbii ale lui Darius regele Perșilor, care transportau o armată de 800.000 de oameni pentru cucerirea Sciției. Ei au debarcat cam pe la Isaccea de astăzi (Noviodunum din epoca Romană, punct clasic de debarcare și de trecere a fluviului) unde au și făcut un pod de vase. Expediția a eșuat, armatele lui Darius fiind învinse de Sciți (Ctesias și Herodot).

Mai târziu, odată cu afirmarea puterii romane apare numele „Danubius" pentru fluviul Istru (și anume pentru prima dată în „De bello galico" a lui Cesar). Acest nume era destinat pentru partea fluviului dela Porțile de Fier în sus (Strabon) păstrându-se pentru partea de jos tot numele de Istros.

De fapt ambele nume au avut aceiași semnificație în limbile respective (fluviul „purtător de nori" sau „aducător de nori"") după cum la fel s'a transmis mai târziu în denumirea geto-dacă și anume „Dana-re" (din care a derivat actuala denumire de Dunăre).

După cucerirea Macedoniei și Traciei de către Romani (cu toate eforturile întrunite de apărare a acelei lumi Scito-geto-traco-helenă grupată în jurul lui Mithridates, regele Pontului) și în fine după cucerirea Daciei de către Traian, Pontul Euxin și coloniile grecești de pe țărmul ei și Dunăre formase o cale principală pe apă a comerțului roman cu Orientul, cale supraveghiată de flotele de răsboi din bazele navale dela Tyras, Caput Boris (Tiglina) și Aquileea (Chilia).

In timpul decadenței imperiului roman, coloniile romane fundate prin aceste meleaguri încep a fi devastate de barbari, iar slabele încercări ale lui Constantin cel Mare care prin fundarea imperiului bizantin a căutat să desvolte comerțul oriental, nu au reușit. Sub urmașii lui, din cauza sistemului fiscal și mai ales al lipsei de înțelegere a situației, aceste colonii și flota lor comercială rămase pradă barbarilor.

Prima vârstă de „aur" a lumii Pontului — corespunzând epocii sclavagiste a istoriei — se închee astfel, în sec. III d. C., urmând ca după alte 7—8 veacuri Bizanțul, Veneția și Genova să redea o viață asemănătoare cu cea helenă — de bogăție și strălucire — noii lumi de acum pontice.

IULIA D. BODIN
din Ministerul Lucrărilor Publice

Şantiere Naţionale

Şantierul Naval P.C.A. Giurgiu

Desvoltare şi realizări

Pierderile mari cauzate de război în flota comercială naţională şi cerinţele care se puneau imediat după încetarea ostilităţilor pentru a continua transporturile în special pe Dunăre, au condus la înfiinţarea societăţii Sovieto-Române de Navigaţie „SOVROMTRANSPORT" constituită cu participare egală a ambelor state. Mulţumită acestei colaborări pe teren economic, flota noastră dunăreană a putut fi refăcută în mare parte şi a ajuns iarăş un factor principal pentru transporturile fluviale.

La constituirea acestei Societăţi, statul Român a afectat şantierele navale P.C.A. de la Turnu Severin şi dela Constanţa, primul cunoscut pentru construcţii de vase fluviale, iar ultimul ca şantier maritim în curs de desvoltare.

Pentru cerinţele proprii ale parcului flotant şi al utilajului tehnic plutitor, Administraţia Porturilor şi Comunicaţiilor pe Apă (P.C.A.), şi-a păstrat în exploatare şantierul naval dela Giurgiu, care are o poziţie extrem de favorabilă pe Dunăre, fiind situat la mijlocul parcursului fluvial românesc şi din această cauză este solicitat şi pentru lucrări în afară de cele curente din partea societăţilor de navigaţie dunărene. Deosebit de aceasta, în şantier sunt aduse numeroase vase scoase din Dunăre, înecate în timpul războiului, care reprezintă bunuri ce pot fi recuperate prin reconstrucţie.

Acest câmp de activitate cu tendinţe evidente de extindere, a determinat Administraţia P.C.A. să desvolte acest şantier şi în acest scop l-a organizat ca Direcţiune şi a început să-l înzestreze cu ateliere noi, cu utilaj modern şi cu posibilităţi de lansare pentru vasele în construcţie sau reparaţii.

După război, odată cu începerea reconstrucţiei României democrate, s'au adus instalaţiunile acestui şantier în stare de bună funcţionare, pentru a putea face faţă reparaţiunilor şi refacerilor urgente necesitate de parcul de vase fluviale şi apoi s'a trecut la desvoltarea lui pentru a-l putea pune în concordanţă cu noile nevoi şi cu programul de lucrări tehnice.

Amenajările deosebite executate recent la şantier deschid pentru viitor posibilităţi din cele mai promiţătoare; astfel:

— Atelierul de Tâmplărie şi Sala de Trasaj în suprafaţă de 520 m.p. cu parter şi etaj, construit în cadre de beton armat şi zidărie de cărămidă.

— Construcţia de zidărie a unui Atelier de Ajustaj în suprafaţă de 850 m.p.

— Mărirea calei de scos vase cu încă două căi de rulare pentru scoaterea vaselor lungi şi totodată s'au început lucrări pentru o viitoare cală de lansare ce va servi la construirea de noi vase.

Deasemeni în anul 1947 Administraţia P.C.A. a procurat pentru acest şantier maşini unelte moderne prevăzute cu echipament electric şi anume:

Strunguri, maşini de polizat, maşini de găurit şi frezat, maşini de rectificat scule, maşini de rabotat, polizoare, ferăstrae circulare, aparate de sudură, etc.

Aceste maşini sunt în curs de instalare în ateliere şi pe măsură ce vor fi puse în funcţiune vor aduce un spor apreciabil de producţie acestui şantier.

In programul de învestiţii al anului 1948—1949 s'au prevăzut 30 milioane lei pentru continuarea lucrărilor de complectare a instalaţiunilor şantierului constând în:

— Complectarea instalaţiunilor Atelierului de Tâmplărie.

— Mărirea casei vinciurilor şi utilarea calei de scos vase.

— Construirea unei magazii de zidărie cu schelet de beton armat în suprafaţă de 600 m.p. pentru depozitarea materialelor fieroase.

— Procurarea şi montarea în Atelierul de Cazangerie a două motocompresoare precum şi procurarea şi instalarea sculelor pneumatice, a reţelii de conducte pentru aer comprimat, etc.

Deasemeni sunt în curs procurarea şi instalarea de maşini unelte necesare acestui atelier precum şi lucrările pentru racordarea instalaţiei electrice a Şantierului la reţeaua de înaltă tensiune ce deserveşte instalaţiile portului Giurgiu.

Din realizările principale pe anul 1947, în afară de lucrările curente pentru flota tehnică a Administraţiei, s'au executat:

— Pentru Societatea de Navigaţie Sovietică (S. G. D. P.), reparaţiuni şi refăceri la trei şlepuri motor, patru remorchere, patru şalupe, 13 şlepuri, 7 tancuri şi o dragă;

— Pentru Marina Militară şi Direcţia Hidrau-

lică reparaţiuni la 12 remorchere, 5 drăgi, 8 şalupe şi 4 şlepuri;

— Pentru Societatea Româno-Sovietică de Navigaţie „SOVROMTRANSPORT" (S.R.T.), s'a lucrat la reparaţia şi revizuirea vaselor „Alexandru cel Bun" şi „Putna".

S'au continuat lucrările de construcţie a vasului „S.M.R. 3" de 2000 t. D. W. care urmează să fie complet executat la finele exerciţiului 1948.

S'a lucrat la instalaţiile Uzinei de Acetilenă ce se construeşte de către Direcţia Hidraulică pentru nevoile instalaţiunilor de semnalizare a Dunării, alimentate astăzi în grele condiţiuni de către Industria Particulară.

S'au construit cărucioarele calei de scos vase a Şantierului.

Cu utilajul nou, capacitatea de lucru a şantierului este simţitor mărită în special sub raportul construcţiilor.

In desvoltarea şantierului care s'a făcut după un plan unitar, s'a urmărit paralel cu extinderea atelierelor şi a utilajului mecanic şi formarea cadrelor de personal prin şcoli de ucenici şi asigurarea unor bune condiţiuni de muncă.

Astfel acest nou şantier dela Giurgiu al Administraţiei P.C.A., constitue un exemplu de realizare în noul suflu de producţie al tinerei democraţii româneşti.

Realizările de aici în domeniul navigaţiei, întregesc munca şi rezultatele Şantierelor Societăţii de Navigaţie româno-sovietice „SOVROMTRANSPORT".

Astfel enumerând doar fugitiv realizările conducerii Societăţii şi celor 6000 de salariaţi ai Şantierelor S.T.R. dela T. Severin, Galaţi, Brăila şi Constanţa se pot menţiona cele 7 vase (construcţii noi terminate complect), dintre care trei tancuri de câte 2000 tone fiecare.

La acestea trebuesc adăugate cele 35 de vase ce se găsesc în construcţie de diferite tonaje şi afecţiuni; tancuri petroliere, şlepuri mari, vase cabotiere şi vase pescăreşti pentru mare, cu propulsie proprie.

Deasemeni s'au mai pus în funcţiune două centrale electrice a câte 250 kilowaţi-amperi la Brăila şi Turnu Severin, iar la Galaţi la 1 Martie 1948 este gata noua centrală electrică de 1000 kilowaţi-amperi.

Aceste realizări au fost posibile datorită materialului adus din U.R.S.S. ce în permanenţă a alimentat acest efort al reconstrucţiei, cu maşini unelte, laminate, electrozi, cocs, etc.

Dar realizările acestei societăţi vor constitui subiectul unei viitoare desvoltări în coloanele revistei arătându-se entuziasmul şi inventivitatea în muncă, a muncitorilor şi tehnicienilor şantierelor noastre navale.

Astfel după munca executată în ultimii ani în porturile noastre, viitorul navigaţiei fluviale şi maritime atât de încercate de război poate fi privit cu toată încrederea în tânăra noastră Republică Populară.

VALURILE MARII

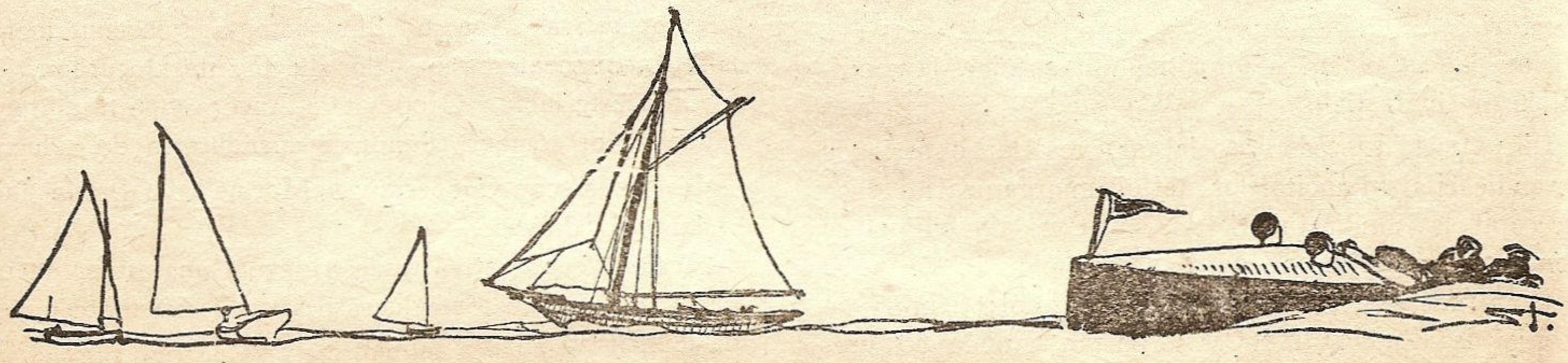
Când furtuna îşi acordă simfonia ei prin sarturi
Şi când capul la buso'ă fuge între două carturi
Pe când furia tempestei care suflă dinspre nord
Prăbuşeşte mii de valuri peste punte... peste bord...

Când nimic nu stă în calea uraganului sălbatec
Ce revarsă munţi de apă peste vasul singuratec...

Vrând din drumu-i să-l abată şi când prova cade greu
In genunele de valuri, eu mă simt în largul meu...

Căci în piept flacără sfântă mi s'aprinde dintr'o dată
Şi ea arde mai puternic când e marea înfuriată;
Inainte ca vaporul, într'un bord să dea o bandă
Imi aprind cu calm ţigarea şi mă caţăr pe comandă.

DEM. CORBIERUL



DIN VIAŢA SINDICATELOR MARINAREŞTI

Rezultate din munca Uniunii Sindicatelor din Porturi şi Transporturi

Sub vechile regimuri dictatoriale şi reacţionare clasa muncitoare a avut multe de suferit din pricina exploatării nemiloase din partea patronilor. Unul din mijloacele de a ţine în stare de ignoranţă muncitorimea, a fost sistemul de a nu permite sub nicio formă dreptul de organizare şi culturalizare al masselor proletariatului.

După 23 August 1944 când fiara fascistă a fost isgonită de pe meleagurile noastre, prin sindicate am început să orgănizăm resoartele culturale pentru ridicarea nivelului cultural şi politic al oamenilor muncii. Astfel Uniunea noastră numără astăzi următoarele realizări: 78 sindicate în care sunt organizaţi 41.117 muncitori manuali şi intelectuali din următoarele bresle:: marinari, aviatori, muncitori de port (P.C.A.), şoferi, muncitori manuali din rampe, vămi şi gări.

Avem organizate 60 resoarte culturale; 120 biblioteci cu un număr de 31.000 volume; în rândul salariaţilor avem 28.000 cititori. S'au organizat 300 gazete de perete unde muncitorii scriu articole din câmpul muncii. Se citesc în sindicatele noastre 15.000 exemplare din „VIAŢA SINDICALĂ" (în limba română şi maghiară), organ zilnic al Confederaţiei Generale a Muncii. Am organizat 6 şcoli de cadre sindicale cu un număr de 120 elevi unde s'au predat teoriile Marxiste-Leniniste-Staliniste. Au funcţionat 5 şcoli de analfabeţi unde am reuşit să învăţăm carte o serie de muncitori şi muncitoare.

In sindicatele noastre s'au înfiinţat 3 echipe teatrale unde muncitorii îşi desvoltă adevăratele talente artistice, jucând teatru pentru muncitori.

Sindicatul Muncitori de Port Constanţa a înfiinţat o fanfară cu 39 instrumentişti din rândurile muncitorilor. Deasemeni are şi o orchestră de jazz.

In 5 sindicate au luat fiinţă 5 coruri cu un număr de 150 corişti; 4 secţii cinematografice delectează muncitorii noştri cu filme educative progresiste.

Sindicatul P.C.A. are o echipă de dansuri naţionale cu concursul funcţionarilor şi funcţionarelor din întreprindere.

In ramura sportivă avem 5 echipe de foot-ball formate din muncitori. Deasemeni 4 echipe de şah. Se caută a se desvolta gustul de a practica şi alte sporturi.

Nataţia deasemeni se practică, în special, la sindicatele marinăreşti.

Din punct de vedere social am realizat o serie de revendicări ale muncitorilor. Astfel am organizat: o creşă de copii la Sindicatul S.T.B. — Case de odihnă la Constanţa şi Voila în cadrul sindicatelor P. C. A. şi Sovromtransport; Sanatorii la Techirghiol; Cămine de ucenici la Sindicatul P.C.A. Constanţa unde 60 ucenici primesc masă şi dormit. In cadrul căminului se face educaţia tineretului în spiritul luptei de clasă.

Noi nu ne mulţumim cu cele ce am realizat şi vom continua şi în viitor să ducem munca şi lupta noastră de a ridica din punct de vedere cultural şi social massele la un nivel superior. Numai cu un proletariat bine pregătit putem într'adevăr să întărim REPUBLICA NOASTRĂ POPULARĂ îndreptând statul nostru înainte spre societatea SOCIALISTĂ unde exploatarea omului de către om dispare.

de CONST. SPIREANU
Preşedintele Uniunii Sindicatelor din Porturi şi Transporturi

Informaţiuni din Sindicate

In cursul lunei August şi Septembrie, la magazia cu Silozuri, Direcţiunea Porturilor Maritime Constanţa, pe lângă activitatea intensă dusă pentru primirea şi predarea cerealelor sosite în port, din iniţiativa D-lui Chiş Teodor, Şeful Secţiei Technice s'a confecţionat o maşină Abricht de tâmplărie.

Manopera a fost executată de maiştri de atelier Boerică Gheorghe şi Vasilescu Lazăr ajutaţi de lucrătorul Simion Traian.

Cu această maşină se pot face trei operaţiuni de fasonare a lemnului: rindeluire, nut şi feder precum şi circular pe un singur ax cu o turaţie de 3.000 ture pe minut.

Lucrul s'a executat în 60 zile, lucrându-se câte 5 ore pe zi, inclusiv Duminicele şi sărbătorile legale. In total 1200 ore.

Maşina a fost instalată în atelierul de tâmplărie dela silozuri şi la probele făcute a dat rezultate foarte bune prin economisirea de timp, braţe de lucru şi înlocuirea unei munci grele printr'o muncă rodnică şi uşoară.

Ţinând seamă că această maşină a fost executată din iniţiativă proprie, în afară de programul de lucru obişnuit, fără cheltueli din partea Direcţiunei sau a Serviciului şi că prin existenţa acesteia în atelierul de tâmplărie s'a adus o evidentă uşurare a muncii şi mărirea producţiei, în conformitate cu Statutul P. C. A., iniţiatorul şi executorii acestei maşini au fost recompensaţi.

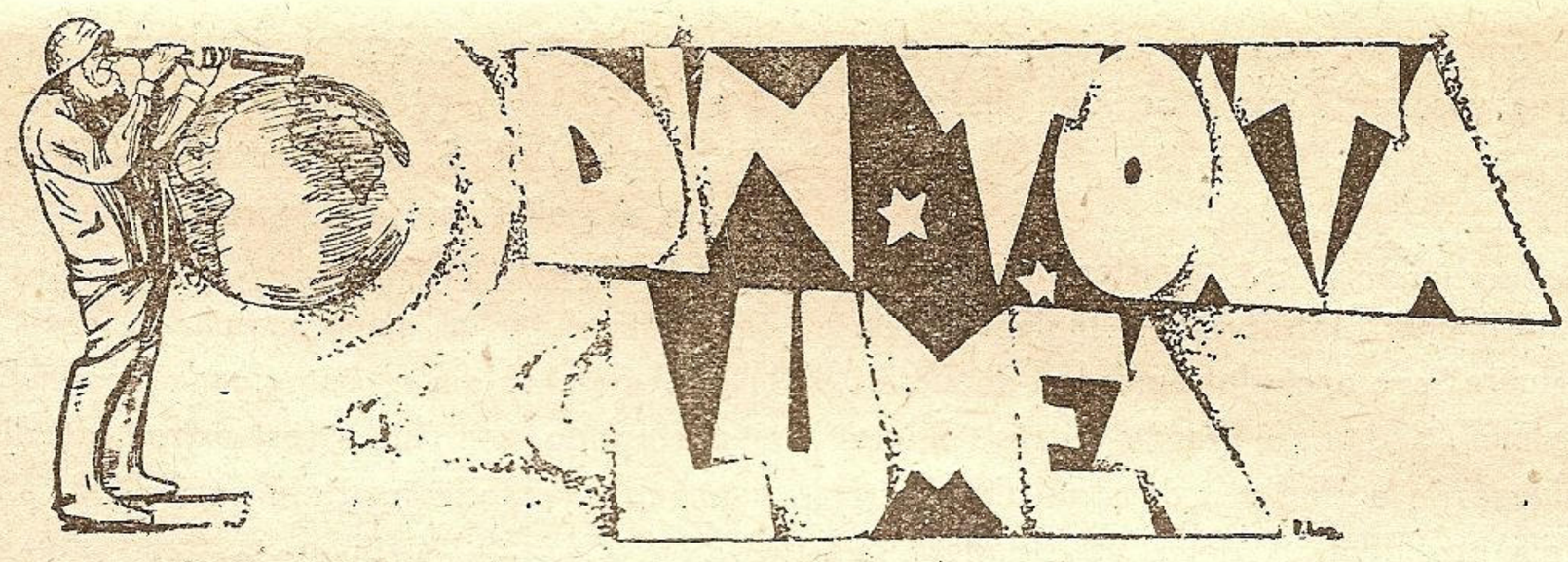
★

Cooperativa „Ancora" din onstanţa a inceput lucrările pentru scoaterea epavelor din incinta Docurilor.

Cu aceste lucrări Cooperativa Ancora vine în ajutorul muncitorilor şomeuri, dându-le posibilitatea de a lucra.

In acelaş scop Cooperativa „Marina" din Brăila, face reparaţiuni de vase.

Această cooperativă tinde a deveni un şantier de reparaţiuni, în care toate lucrările vor fi executate numai de muncitori.



ROMÂNIA

Odată cu anul nou a intrat în portul Constanța și cel de al patrulea remorcher din lotul celor construite în Șantierele Italiene.

Primele trei au sosit în țară la 27 Noembrie 1947. după un voiaj de 12 zile ; Construite la Genova în „Cantieri del Mediteraneo" sunt dotate cu motoare „Ansaldo" de 600 H. P., au 30 m. lungime, 7,30 m. lățime, 3,40 m. pescaj și viteză 10 noduri. Au fost destinate manevrelor de port ; două au rămas la D. P. M. Constanța, iar unul a trecut în Sovromtransport la Dunăre.

Cel de al patrulea remorcher a parcurs distanța Veneția-Constanța în 10 zile; construit în „Cantieri e Ufficine Meccaniche" din Veneția, acest remorcher are 28 m. lungime, 7 m. lățime, 3,60 m. pescaj, 700 H. P. cu presiune și viteză de 10 noduri. Este destinat ca și celelalte trei, manevrei vaselor în port.

Toate cele 4 remorchere au fost aduse în țară cu echipaje românești, sub comanda D-lui Comandant de lungă cursă Popescu Petre.

In numărul viitor vom publica fragmente din jurnalele de călătorie ale „Comandantului Piter" unul dintre cei mai destoinici marinari ai Republicei noastre.

Comisia interimară de conducere a Soc. „Salvamar". In ziua de 19 Februarie a avut loc sub președinția D-lui A. Vijoli, Guvernator al Băncii Naționale, ședința de constituire a Comisiei interimare de conducere a Soc. de salvare a naufragiaților în apele teritoriale românești — „Salvamar" — formată din D-nii Guvernator A. Vijoli, președinte, Ing. Sabin Săceanu, secretar general la Min. Comunicațiilor, Administrator Delegat, C-lor E. Săvulescu, C-dtul Marinei Militare, Ing. C. Voiosu — P. C. A., Consilier Stroe Botez, Lt. c-dor I. Constantinescu — D. M. C. și Stancu Marin din C. C. a C. G. M. și Secretar al Consiliului Sindical județan Constanța, membri.

POLONIA

Reconstrucția portului Stetin. Mai mult de 30% din sumele alocate portului Szczecin (Stetin) sunt destinate măririi capacității lui. In scopul de a se construi nave în țară s'au început lucrările de mărire a șantierului local. Pentru transportul cărbunilor pe mare s'a prevăzut construcția de vapoare speciale. Deasemenea pentru desvoltarea pescuitului în acest an se va termina construcția mai multor vase cu motor pentru pescari; Motoarele și vasele vor trebui să sosească din străinătate. Tot în acest scop în portul Gdynia s'a început construcția unui frigorifer. Anul acesta se va termina aripa nouă a școalei navale din Stetin. In portul Szczecin se lucrează febril pentru înlăturarea epavelor din canalul navigabil; de mare ajutor sunt macaralele plutitoare procurate de Ministerul Navigației. Aceste macarale au putere de 60 tone fiecare și sunt remorcate de remorcherele „Zuk" și „Florian".

Rezultate din ce în ce mai bune la pescuitul de larg. Șalutierul „Lavica" (pronunțați Uavița) s'a întors din Marea Nordului cu 90 tone heringi proaspeți (adică a fost încărcat le refuz). Acesta este singurul șalutier cu echipaj complect polonez. Celelalte din lipsă de specialiști, au echipaje olandeze. Ieșirile în mare anterioare, făcute de Lavica au avut drept scop instruirea personalului polonez și succesul obținut a dovedit că echipajul este bine pregătit.

A doua linie regulată între porturile poloneze și Golful Mexic. „Golf-Gdynia-Line" a decis să redeschidă o linie între Golful Mexic și porturile poloneze. Astfel în afară de linia „Likes Bros" New Orleans, s'a dat circulației a doua linie între Gdynia și porturile Golfului Mexic. Mărfurile vor fi încărcate odată pe lună din porturile mai importante ale Golfului Mexic, direct pentru Polonia. In caz că nu are navlu pentru Polonia vor putea fi încărcate mărfuri pentru țările Scandinave, plătind transportul ca pentru Gdynia. Descărcarea mărfurilor în porturile nordice va fi suportată de armator.

Pod plutitor la insula Holm. Pentru legătura portului Gdansk cu insula Holm, s'a construit un pod plutitor, care va ușura circulația la atelierele și șantierele de refacere ale întreprinderilor de reconstrucție ale Gdansk-ului. Podul s'a montat cu ajutorul unei macarale de 100 tone. Podul are o parte carosabilă de 5 mtr. lărgime și 2 trotuare pe margini de câte un 1 m. lărgime. Lungimea totală a podului este de

140,3 m. Podul este compus din elemente cari se pot desface şi permit trecerea vaselor lăsând deschideri libere de 25 m, 52 şi 72 m.

Noui antreprize de lucrări portuare. Ministerul Navigaţiei a luat iniţiativa înfiinţării unei „Intreprinderi Inginereşti de lucrări maritime şi portuare" şi a unei „Intreprinderi de lucrări submarine şi de adâncime". Sediul s'a fixat la Gdansk. Prima întreprindere are misiunea de a studia şi construi digurile şi lucrările de apărare ale porturilor. A doua întreprindere se ocupă cu menţinerea adâncimei în porturi şi bazinuri precum şi cu lucrări de scafandrerie.

Un aranjament avut loc de curând la Gdynia între două din cele mai mari şantiere, care s'au unit din punct de vedere administrativ şi technic. Noul centru de construcţii de nave va construi anual aproximativ 50.000 tone. Noi nave comandate pentru linia Gdynia-America sunt în construcţie.

— La Elblag, în fosta Prusie Orientală s'au făcut planurile pentru construirea unui canal dealungul limbei înguste de pământ, cari separă portul de Marea Baltică. Lucrările vor începe la începutul anului acesta. Prin accesul său la mare, Elblag va deveni al patrulea mare port al Poloniei.

— La Warszow, lângă Swinioujscie (Swinemünde) se va construi o bază pentru pescuit. Baza va fi echipată cu vase moderne, cu magazii pentru peşte, o fabrică de ghiaţă, un centru al pescarilor. Stabilirea bazei de pescuit la Swinioujcie şi nu la Szczecin, după cum se plănuise mai înainte, se datoreşte faptului că acesta nu putea fi utilizat şi în timpul iernii.

—Un aranjament s'a stabilit la Wroclaw între Compania de Navigaţie polonează de pe Oder şi Compania Cehă de Navigaţie pe Oder, în baza căruia barjele cehe, cu un tonaj total de 30.000 tone, aflate pe Elba vor fi transportate pe Oder începând dela 1 Martie 1948.

Compania Cehă va avea sediul său la Wroclaw.

— Societatea „Gdynia - America Line" a devenit membru al conferinţei Sud-Americane, în urma unor îndelungate negociaţiuni Conferinţa aranjează transporturi de mărfuri din Europa — către Sud - America.

UNIUNEA SOVIETICĂ.

La Moscova într'un bazin acoperit, la campionatul de polo pe apă, al U. R. S. S. au participat 16 echipe din următoarele oraşe : Leningrad, Kiev, Tbilisi, Baku, Taskent, Lvov şi Moscova (împărţite în două grupe).

Cel mai însemnat match s'a disputat între fosta campioană a Uniunii Sovietice, T. D. K. A. şi echipa Academiei Navale din Leningrad. In prima repriză marinarii au jucat foarte frumos reuşind să ia conducerea cu 4—2. T. D. K. A. şi-a revenit în repriza secundă reuşind să ia conducerea cu 5—4. Dar marinarii au egalat şi matchul s'a terminat nedecis la 5—5.

Cupa U. R. S. S. a fost câştigată de Torpedo, Moscova care a realizat cel mai mare scor învingând Dinamo—Tbilisi cu 9—0.

Ultimul tur al campionatului a decis soarta primului loc prin matchul dintre campioana de anul trecut T. D. K. A. şi Torpedo. Matchul a fost extrem de disputat, Torpedo obţinând o victorie meritată cu 5—2.

Cupa o fost câştigată de către echipa Academiei Navale din Leningrad cu 6 match-uri câştigate şi unul nul. Locul al doilea a fost câştigat de Torpedo iar al treilea de T. D. K. A.

MĂRIREA LINIILOR DE NAVIGAŢIE CHINEZE. Un purtător de cuvânt al Ministerului de Comunicaţii Chineze, a anunţat că în curând Societatea de Navigaţie Comercială chineză va inaugura noile linii cu China-America şi China-Japonia. Pentru linia China-America Societatea a făcut diferite aranjamente cu societăţile particulare americane. Linia cu Japonia este creată în intenţiunea cererilor de transporturi în legătură cu reparaţiunile Japoneze.

Astăzi Societatea de Navigaţie Chineză are trei pasagere ce fac cursa între porturile din Sud-Estul Asiei, unul între Amoy şi Filipine, altul între Hong Kong şi Manila şi al treilea între Shanghai şi Bangkok. Deasemeni Societatea are şi curse neregulate către Hong Kong, Indo-China, Guam, Siam, Manila, India şi Japonia.

ANGLIA.

Se intenţionează ca într'o perioadă de câţiva ani să se restaureze flota de comerţ britanică, astfel ca să se ridice tonajul ei actual de 14½ mil. tone la nivelul ei dinaintea războiului 16½ mil. tone. Programul de construcţii mai prevede înlocuirea navelor declasate şi a celor construite în timpul războiului din material de calitate inferioară. Deasemeni se mai prevăd construcţiuni pentru înlocuirea navelor şi adăogarea de altele noi flotei de pescuit.

— Reparaţia de nave destinate exportului este de aproximativ 33% din total. S'a pus problema dacă este mai bine să se construiască nave pentru a fi vândute sau pentru a face comerţ sub pavilion britanic şi s'a ajuns la concluzia că este mai bine să se construiască nave pentru armatorii britanici decât petru export.

— Un nou cablu s'a stabilit între Anglia şi Olanda. Noul cablu permte 84 conversaţiuni simultan şi este făcut pe principiul înaltei frecvenţe, fiecare conversaţie fiind transmisă pe o altă lungime de undă, astfel că cele 84 conversaţiuni nu se pot interfera. O milă din acest cablu cântăreşte 19 tone şi totala lungime a cablului este de 82 mile.

CARŢI ŞI REVISTE

● ANALELE ROMÂNO - SOVIETICE. Excelentul buletin de ştiinţă şi filozofie al Institutului de Studii Româno-Sovietic deschide bogatul şi variatul număr pe ultimele luni ale anului trecut cu lucrarea generalisimului STALIN *„Despre bazele Leninismului"*, care pot fi sintetizate într'o singură frază a autorului: „Leninsmul este teoria şi tactica dictaturei proletariatului în special" cu caracterul lor internaţional.

Urmează viaţa şi opera savantului *M. V. Lomonosov* întemeetorul Academiei din Moscova, ce-i poartă numele, după indicaţiunile lui Petru cel Mare, care întrevedea progresul ţării sale numai prin ridicarea nivelului cultural al poporului. D. Profesor universitar I. G. Popescu scoate în evidenţă cercetările în fizică, chimie, astronomie, filozfie, geologie ale lui Lomonosov, care era în acelaş timp şi poet, creator al versificaţiei ruseşti moderne.

D. A. *Borisiac*, membru al Academiei de Ştiinţe din U. R. S. S. ne iniţiază în problemele palentologiei. D. *I. Mineluşkin* studiază „evoluţia microbilor patogeni şi a bolilor contagioase umane" şi lupta ştiinţei cu paraziţii pentru a-i face inofensivi.

D. inginer *Cristea Niculescu*, vorbind despre „mutarea caselor în U. R. S. S. ne arată că acum, în modernizarea oraşelor, alinierile nu se mai fac cu târnăcopul, ci prin strămutarea clădirilor, fără ca locatarii să aibă vre-o neplăcere. D. *Raul Călinescu* ne pune în curent cu realizările explorărilor sovietice în ţinuturile arctice cu mijloace moderne şi rezultate încurajatoare: crearea liniei de navigaţie a nordului (Sevmorpât) şi a linie aeriene U. R. S. S. — U. S. A.

„Naţionalizarea industriei după războiu" de *Leventov*; „Clasificarea limbilor" de *N. I. Marr* şi „Marxismul şi istoria filozofiei" de *A. A. Jdanov* încheie seria studiilor, urmată de dări de seamă, cronici, revista cărţilor, etc. Suplimentul de fizică de d. prof. *E. Bădărău*, *Sanielevici Dr. Ausländer* tratează „problemele predării ştiinţelor fizice în învăţământul sovietic de toate gradele".

● VEAC NOU, organul asociaţiei ARLUS, într'o excelentă prezentare grafică, în primul număr din anul acesta ne vorbeşte despre constituţia stalinistă, de conferinţa dela Londra de Moscova, de viaţa generalisimului Stalin, de ultimele noutăţi cinematografice, în special despre filmul istoric „Amiralul Nahimov".

● TAINELE MĂRII de profesor *V. G. Bogorov*, în româneşte de *S. Albu*.

Editura „Cartea Rusă" pe lângă alte publicaţiuni, are şi colecţia „Ştiinţa pentru toţi", cu perle din toate ramurele ştiinţei scrise în Uniunea Sovietică pentru popor.

A 21-a publicaţie este închinată MĂRII, *„fermecătoarea pe care cine a văzut-o o singură dată în viaţă, nu o uită niciodată"*. Autorul, într'un stil uşor, atrăgător, după câteva consideraţiuni generale asupra mării, arată că viaţa s'a născut în mare, unde atât hrana, cât şi mişcarea era mult mai uşoară decât la uscat, iar straturile de apă asigură o bună pătură contra îngheţului. Aşa se explică faptul că fauna mărilor este cu mult mai bogată şi variată decât pe uscat.

Rând pe rând, ca într'un film de cinematograf, autorul ne desvălue tainele vieţii maritime, începând cu algele, trecând apoi la animalele microscopice care trăesc în fundul mării, la bureţi, meduze, polipi, corali, crustacei, moluşte, arici, stele şi crini de mare, peşti, şerpi, broaşte ţestoase, albatroşi şi pinguini, până la uriaşele foci şi balene, încheind cu clasarea faunei marine în trei grupe: *planktonul* plutitor, *bentosul* abisurilor şi *nektonul* înotătoarelor, precum şi cu foloasele pe care le trage Uniunea Sovietică din exploatarea ştiinţifică a bogăţiilor mărilor şi oceanelor ce o înconjoară.

Ilustraţiunile ce însoţesc textul complectează această preumblare ştiinţifică prin adâncuri, — iar traducerea este impecabilă, dovedind atât cunoaşterea celor două limbi, cât şi cunoştinţele oceanografice ale traducătorului.

● LA MARINE MARCHANDE, vechea şi obiectiva revistă franceză marinărească, în ultimele numere din anul trecut pe lângă articole de ordin tehnic şi noutăţi din viaţa marinei comerciale din toată lumea, ne prezintă un caz ce socotim că ar interesa pe comandanţii şi viitori comandanţi ai marinei noastre comerciale:

„Căpitanul este sau nu obligat a se abate din drum spre a sări în ajutorul unui vas în primejdie? I se poate aduce vre-o învinuire dacă s'a abătut?"

Pe lângă multele şi apăsătoarele răspunderi ale comandantului, al doilea după Dumnezeu la bord, cei dela căldura şi liniştea birourilor, au pus şi această întrebare cu prilejul unui dramatic naufragiu. Ce uşor este, după ce faptul a fost consumat, să se spună celor înfrânţi în lupta cu elementele: „Iată ce şi cum trebuia făcut!"

Speţa tratată de revistă datează încă din 1942, dar nu s'a lichidat nici până astăzi, punând în discuţie şi problema de mai sus. Iată faptele:

Pachebotul francez *„Lamorcière"* de 4.702 tone, aparţinând Companiei Generale Transatlantice şi rechiziţionat de Transporturile Maritime ale Statului, părăseşte în cursă regulată Alger cu destinaţia Marsilia, având 272 pasageri civili şi miltari şi 122 oameni în echipaj.

Pe drum întâlneşte furtună şi înaintează cu greutate, viteză redusă, mai ales din cauza calităţii proaste a cărbunilor. In noaptea de 8 Ianuarie 1942 prinde semnalul „S. O. S." al unui alt vapor ce se afla la 17 mile depărtare. Cu tot sfatul ofiţerilor bordului şi a şefului mecanic, comandantul se abate din drum, dar când ajunge la locul dezastrului, nu mai găseşte nimic, — lespedea de apă acoperise vapor şi echipaj!

Se revine la drum, dar încep încercările: o avarie la

turbine ; apă în depozitele de cărbuni, pe care pompele nu o pridideşc ; legănări într'un bord şi altul de 3 până la 25 grade. Se hotărăşte refugierea la un adăpost după insula Minorca, dar apa năvăleşte mereu, atinge focare, presiunea scade cu totul, agonia începe şi, cu toate ajutoarele venite la S. O. S.-ul lansat, la 9 Ianuarie vasul se scufundă, trăgând în vâltoare 224 pasageri şi 83 membri din echipaj, în frunte cu comandantul.

Urmară anchetele de rigoare şi procese de daune, fără alte dovezi decât mărturiile celor scăpaţi. In faţa barei tribunalului de Comerţ din Marsilia au fost chemaţi patru acuzaţi :

Armatorul, pentru proasta stare de navigabilitate a vaporului, reaua etanşeitate a porţilor depozitelor, pompe insuficiente ;

Transporturile Maritime, pentru că punea prea des călătoriile, a pornit vaporul cu toate că se anunţa vremea rea ;

Comandantul pentru că s'a abătut din drum cu tot sfatul contrar al celorlalţi ofiţeri ;

Statul, pentru că a dat cărbuni proşti.

Sentinţa dată la 12 Martie 1945 scoate din cauză pe: *Armator* din lipsă de dovezi şi din faptul că certificatul Biroului Veritas este foarte bun ; pe *căpitan* pentrucă *„acesta este obligat să dea ajutor navelor în primejdie. Faptul că ofiţerii l'au sfătuit să renunţe nu poate fi ţinut în seamă. căpitanul fiind cel care decide. Dacă ar fi urmat acele sugestii, ar fi comis o gravă imprudenţă.*

„Căpitanu Milliasseu, *în afară de consideraţiunile de ordin umanitar, era bineînţeles răspunzător de viaţa oamenilor săi şi siguranţa navei sale, — dar când s'a abătut din drum vaporul său nu avea nici o avarie, toate survenind ulterior.*

„Nu numai că nu i se poate imputa căpitanului vre-o imprudenţă, dar dacă nu s'ar fi abătut, ar fi angajat atât responsabilitatea profesională, cât şi onoarea sa de marinar. Din contra, din acest punct de vedere trebue onorată fără rezerve memoria sa"..

Faţă de Stat tribunalul îşi declină competinţa, acesta ne putând fi atacat decât la Consiliu de Stat. Condamnă pe închirietor la 520.000 franci despăgubiri şi cheltueli de judecată.

Curtea de Apel din Aix admite sentinţa în privinţa armatorului şi a căpitanului, dar o reformează în privinţa armatorului, care fiind tot un serviciu de Stat, urmează să fie atacat la Consiliul de Stat.

Procesul este pendinte la acest înalt for, care are de judecat : asupra calităţii proaste a cărbunilor şi dacă în timp de război poate fi făcut responsabil de îndeşirea călătoriilor vaporului scufundat.

Toate instanţele deci, chiar şi tribunalul din Alger, au dat dreptate căpitanului : el nu poate fi invinuit că n'a ascultat sfaturile ofiţerilor, fiindcă aceştia sunt datori a asculta ordinele lui.

El e obligat, atunci când siguranţa navei lui nu este în primejdie, a sări în ajutorul altui vas ce lansează semnalul S. O. S.

M. D.

Colţul începătorilor

VALUL MĂRII

Surâde valul ei de aur
Ce-aleargă lin către pământ,
Şi dinspre zările albastre
Ingână 'n veci acelaşi cânt.

Surâde valul ei de aur
Ce'n soarele de foc străluce
Şi tot mereu, aceiaşi soartă
Către pământ, încet, îl duce.

Şi'n goană se aruncă nebuneşte
Se ia la 'ntrecere cu vântul...
Şi-abia târziu, târziu se-opreşte
Când el s'a spart, lovind pământul.

Se leagănă uşor, în unde
Şi răbdător se saltă-agale
Către nisipurile calde,
Şi peste ele se prăvale.

Dar, când furtuna se porneşte
Cumplit l-aruncă din abisuri
Şi-atunci aleargă viu, năvalnic
Trezit din somnul său de visuri.

ION BUCĂLĂU
elev — Buzău

DIN VIAŢA FILIALELOR L. N. R.

Centrala Ligei Navale Buucreşti, prin circularele trimise în porturi şi în diferite localităţi din ţară, recomandă să se ia iniţiativa înfiinţării filialelor L. N. R. şi reorganizării celor existente.

Această iniţiativă a fost primită cu entuziasm în rândurile celor iubitori de marină şi de sporturi nautice, în rândurile celor care înţeleg rolul Ligei Navale în viaţa Republicei Populare Române.

Şefii Instituţiilor localnice îşi dau concursul pentru a face în fiecare port, oraş sau târg, filiale puternce, care să desfăşoare o activitate rodnică de popularizare a scopurilor Ligei.

Primul punct din planul de reorganizare al filialelor a fost realizat, prin formarea Comisiilor Interimare, în care au fost aleşi oameni dornici de propagarea vieţii pe apă.

Dăm mai jos componenţa Comisiilor Interimare în câteva localităţi din ţară :

Filiala Galaţi.

Preşedinte :	Insp. S. Teodoru, Căpitanul Portului Galaţi.
Vice-Preşedinte :	Lt. HoriaTraian din Marină.
Membri :	Ing. Dorin Popescu, Directorul Portului Galaţi.
	C-dor R. Ştefănescu.
	V. Rustea, Şeful Agenţiei S. R. T.
	C. Teodorescu, Preş. Sind. Marinarilor Com.
Secretar :	M-stru C. Busuiocescu din Marină.
Casier :	Cpt. Port. N. Ceaicowski, Şef Serv. Exterior.

Filiala Brăila.

Preşedinte :	Dehalt Constantin, Căpitanul Portului.
Vice-Preşedinte :	Potamiano Haralambie, Sind. Marinarilor Civili
Membri :	Fişic Mihail, Sovromtransport.
	Mela Petre, Directorul Portului Brăila.
	Şerbănescu Leonard.
Secretar-casier :	Constantinescu Nicolae.

Filiala Oltenita.

Preşedinte :	Petre Iosef ,Căpitanul Portului.
Membri :	Barbu N., Prof. Liceul de băeţi.
	Tacu Teodor, Agent Sovromtransport.
	Cican Eugen, Sindicatul S. A. R. T. A. T.
	Badea Dumitru, Serv. Hidraulic.

Filiala Romanaţi-Corabia.

Preşedinte :	Jurist Ioan, Căpitanul portului.
Membri :	Metoni Ioan, Şef Serv. Hidraulic.
	Raşcu Titu, Agent S. R. T.
	Ghinea Toma, Primarul oraşului.
	Săvulescu C., profesor.
	Ionescu Florea, comerciant.

Filiala Ostrov.

Preşedinte :	A. Dumitrescu, judecător.
Vice-Preşedinte :	Lazăr Dumitru, Agent S. R. T.
Secretar-casier :	G. Dobreanu, Căpitanul Portului.
Membri :	Comisar Ionescu C-tin, Şeful Poliţiei.
	L. Georgescu, Director Gimnaziu mixt.
	Dragomir Dumitru, ofiţer fluvial.

Filiala Giurgiu.

Preşedinte :	Ing. Savu Ion, Şeful Diviziei de dragaje.
Membri :	I. Dobre, Căpitanul Portului.
	Caloianu N., Dir. Regional S. R. T.
	Asp. Babalâc Const., comandant secund.
	Demetrescu Mircea, secretar Sind. Marinarilor.

Filiala Orşova.

Preşedinte :	Mărgărit Vasile, Căpit. Portului.
Vice-Preşedinte :	Florica Maior Jipa, Preşed. A. S. M. A. R.
Secretar :	Curic Victor, of. de port.
Membri :	Topciu Teodor, şeful Siguranţei.
	Lazăr Alexandru, Preş. Sind. Marinari Com.
	Penu, Ion, Sind. Mar. A. P. F.
	Capdebo Iuliu, armator.

Filiala Tulcea.

Preşedinte :	Cociaş Vintilă, Căpitanul Portului.
Membri :	Vasiliu Nicolae, Agent S. R. T.
	Tuchilă Dobrin, Şeful Serv. Hidraulic.
	Zbravos Anton, Preşed. Sind. Marinarilor.
	Serg. Maj. Popescu C-tin, Com. Şc. pt. Educ.

Filiala Zimnicea.

Preşedinte :	Russu Vasile, Şeful Of. de Port.
Membri :	Zamfir Ion, Agent S. R. T.
	Miţă Gherase, Primarul oraşului.
	Brânzaru Alex. Secretar P. C. R.
	Nichit Mihalache, ajutor de primar.

Filiala Oltina.

Preşedinte :	Agarici Constantin, Şeful Of. de Port.
Membri :	State Gheorghe, Agent S. R. T.
	Marin Postole, Şeful Vămii
	Marin Babasanda, şeful grupului Sind. Barcagii.

Filiala Cetate-Dolj.

Preşedinte :	Bucur Vasile, Şeful Of. de Port.
Membri :	Hanganu Mihail, supraveghetor S. H.
	Brăila Gheorghe, Agent S. R. T.
	Ciobanu Iunian, prof. Gimnaziu unic.
	Bică Const., agricultor.

Filiala Gruia.

Preşedinte :	M. Nicolau, Şeful Of. de Port.
Membri :	Ion Marinos, Şeful Serv. Hidraulic.
	Bogheanu Emil, agent S. R. T.
	P. Tontoiu.
	P. Popescu.

Filiala Măcin.

Preşedinte :	Şeitan Stelian, Căpitanul portului.
Membri :	Gorun Vasile, Şeful Agenţiei S. R. T.
	Teodorescu Gheorghe, Sind. Marinarilor.
	Mihăilescu Alex., Of. Aj. Pol. maritimă.

Filiala Turnu-Severin.

Preşedinte :	Gruia Eugeniu, Căpitanul Portului.
Membri :	Abagiu Petre, Dir. Şantierul Nav. S. R. T.
	Barbu Ion, Dir. Sovromtransport.
	Tudorică Gheorghe, Şef. Serv. Hidraulic.
	Noană Gheorghe, Preş. Marinarilor Com.
Secretar-casier :	Buzulică Ion, Cpt. de port.

Filala Timişoara.

Preşedinte :	Patrcihi Emil, Căpitanul portului.
Membri :	Ing. Frătici Ioan, Şeful Serv. Apelor.
	Bacă Mitran, Agent Sovromtransport.
	Arsenovici Zeno, Secretar Gl. O .S. P.
	Rada Petru, ajutor de primar.

Filiala Hârşova.

Preşedinte: N. Căpriţă, Căpitan de port.
Membri: Leonte Pandele. Controlor Fiscal.
Anăstase Surmelis. Sindicatul Port Transport.
Comisar Andrei Nic., Şeful Pol. Siguranţă.
Taiss Gh., agent S. R. T.

Filiala Otelec.

Preşedinte: Iotcovici Petru, Şeful Of. de Port.
Membri: Liviu Ţânţaru, Dir. şcolar.
Munteanu Romulus.
Kovaci Ştefan, primarul Comunei.
Dearmati, preşedintele sportului popular.

Suntem convinşi că în curând vom primi rapoarte amănunţite referioare la activitatea filialelor şi dorim să vedem pe membrii filialelor noastre hotărîţi în lupta ce au de dus pentru realizarea scopurilor Ligei.

CĂTRE TOATE FILIALE L. N. R.

Redăm mai jos „Instrucţiunile prospectuale" referitor la înfiinţarea, organizarea şi funcţionarea provizorie a filialelor L. N. R., rugându-vă să binevoiţi a colabora la acţiunea dusă de organizaţia noastră, îndrumând filiala Dvs. în sensul arătat în „Instrucţiuni".

Propaganda întreprinsă de această organizaţie de massă care se intitulează Liga Navală Română, are drept scop deşteptarea interesului largilor masse populare pentru mare, pentru căile de comunicaţii fluviale şi maritime, pentru regimul navigaţiei, pentru marină şi pentru toate problemele ce se leagă de apele ţării noastre.

Cu cât Liga Navală Română va reuşi să aibă un număr mai mare de membri, cu atât mai mult se va răspândi în cele mai îndepărtate colţuri ale ţării dragostea pentru ape şi pentru Marină şi interesul pentru problemele lor. Soluţionarea acestor probleme de ordin naţional depinde de gradul de pregătire al masselor, de contribuţia reală — materială şi morală — a întregului popor, într'un cuvânt de solidarizarea marilor masse populare cu problemele sus menţionate.

In acest sens deci, vom lucra, popularizând problemele acestea, antrenând marile masse către sprijinirea soluţionării lor, spre binele şi prosperitatea democraţiei populare româneşti.

Activitatea Ligei Navale Române este sprijinită cu autoritate de guvernul nostru democrat, prin departamentele interesate în soluţionarea problemelor mării şi apelor româneşti, sub diferitele lor aspecte. Această activitate se încadrează perfect în programul realizărilor democratice depăşind chiar limitele intereselor de ordin naţional intern şi intrând pe făgaşul colaborării cu statele democrate vecine şi prietene de care ne leagă Dunărea şi Marea.

Preşedinte L. N. R.,

(ss) SABIN SĂCEANU

Secretar General Min. Comunicaţiilor

Secretari Generali L. N. R.

(ss) Cpt. C-dor GH. COSTEA

(ss) Consilier S. BOTEZ

INSTRUCŢIUNI PROSPETURALE

1. Ce este Liga Navală Română.

Liga Navală Română este o organizaţie de masse sprijinită de următoarele Instituţii democrate ale Statului Român:

1. Ministerul Comunicaţiilor;
2. Ministerul Apărării Naţionale;
3. Ministerul Lucrărilor Publice.
4. Comandamentul Marinei Militare;
5. Administraţia Porturilor şi Comunicaţiilor pe Apă (P. C. A.);
6. Uniunea Sindicatelor din Porturi şi Transporturi;
7. Sovromtransport;
8. Direcţia Marinei Comerciale.

2. Scopurile Ligei Navale Române sunt:

De a duce o acţiune de lămurire şi documentare asupra problemelor Dunării şi Mării Negre, din punct de vedere politic, economic şi educativ.

De a duce o acţiune de lămurire şi documentare asupra căilor de comunicaţii fluviale şi maritime; probleme rezultate din exploatarea şi întreţinerea acestora — navigaţie intensificată şi sistematizată, canale, ecluze, întreţinerea navigaţiei prin dragaje şi spărgătoare de gheţuri, construcţii navale, etc. — probleme ce se leagă de exploatarea apelor curgătoare şi stătătoare ca o necesitate de ordin naţional — folosirea energiei căderilor de apă, uzine hidroelectrice, irigaţii pescuit raţional şi sistematic, popularizarea sporturilor nautice, etc.

De a duce o acţiune de lămurire asupra vieţii şi muncii porturilor şi marinarilor în special, în scopul de a desvolta dragostea conştientă de ape şi de ocupaţiile marinăreşti.

De a duce o acţiune de lămurire asupra vieţii şi muncii portude colaborare cu statele democrate vecine şi riverane în interesul desvoltării maxime a căilor de navigaţie şi a strângerii relaţiilor de de prietenie. Posibilităţi uriaşe de realizare în domeniul industriei, comerţului, sportului, etc. Necesitatea unei prietenii cât mai strânse cu U. R. S. S. şi Marina Sovietică.

3. Activitatea Ligei Navale Române.

Organizaţia centrală L. N .R. se află în Bucureşti str. Wilson Nr. 15, et. II) şi este condusă de o Comisie Interimară formată din reprezentanţii instituţiilor susţinătoare. In prezent Liga Navală se află în plină perioadă de reorganizare şi de sistematizare a muncii. Pentru atingerea scopurilor arătate, ne propunem să înfiinţăm cât mai multe filiale în povincie, mai întâi în oraşele reşedinţe de judeţ şi apoi în cât mai multe comune urbane şi rurale. Mediul în care înţelegem să activăm, credem că ar fi alcătuit din:

Şcoli;
Organizaţii de massă;
Comandamente de Unităţi militare;
Organizaţiuni Sindicale;
Instituţii Publice;
Organizaţii de tineret;
Cluburi şi asociaţii sportive.

In prezent propaganda este dusă numai prin revista „Marea Noastră", editată de centrala L. N. R. Avem în plan în curs de realizare:

— o serie de conferinţe lămuritoare a problemelor arătate la pct. 2 (pentru a fi ţinute marelui public).
— o serie de broşuri de propagandă.
— albumuri marinăreşti,
— fotomontage explicatve,
— lozinci tipărite, cu caracter propagandistic, mobilizator,
— afişe, panouri,

Deasemeni avem în proect:

— organizarea de concursuri de proză, poezie, muzică, fotografii, desene (cu caracter marinăresc corespunzător scopurilor Ligei),
— editarea unui almanah L. N. R.,
— editarea unui calendar L. N. R.

4. Cum trebue să fie organizată filiala L. N. R.

Filialele L. N. R. vor lua fiinţă în urma iniţiativei luate de un comitet (care în prealabil trebue să aibe aprobarea centralei L. N. R.) care să cuprindă reprezentanţi din Instituţiile susţinătoare ale L. N. R. şi organizaţiile şi Instituţiile arătate la pct. 3.

Comitetul va cuprinde următoarele resoarte:

Resortul organizatorc

Resortul cultural propagandistic şi sportiv

Resortul Administrativ financiar

a căror activitate va fi coordonată de către un secretariat condus de un membru din Comitet.

Atribuţiunile resoartelor sunt următoarele:

a) Resortul organizatoric se ocupă cu înscrierea de membri, ţinerea evidenţei lor, aplicarea planului de lucru trimestrial (care va fi trimis de către centrala L. N. R.) şi adaptarea lui nevoilor filialei respective, corespondenţa cu centrala L. N. R.

b) Resortul cultural propagandistic şi sportiv se ocupă cu mobilizarea membrilor (şi a publicului în general) pentru manifestările cu caracter cultural (conferinţele periodice ale căror texte vor fi trimise dela centrala L. N. R. — expoziţii ocazionale, etc.), menţinerea legăturilor cu organizaţiile, insituţiile, şcolile, etc. (arătate la punctul 3) pentru realizarea propagandei propriu zise, difuzarea revstei şi a broşurilor de propagandă colectarea de articole şi fotografii pentru „Marea Noastră" din câmpul muncii porturilor, organizarea de reuniuni, festivaluri, etc. (în legătură cu resortul organizatoric — în scopul realizării de fonduri), organizarea de manifestaţiuni sportive, înfiinţarea unei biblioteci L. N. R. etc.

c) Resortul Administrativ Financiar se ocupă cu încasarea cotizaţiilor gestionarea şi administrarea fondurilor filialelor, obţinerea de subvenţii sau donaţii din partea Instituţiilor, etc.

Notă. — *Din punct de vedere financiar, filialele se vor întreţine din buget propriu (sumele provenite din încasări de cotizaţii, blanchete, insigne, festivaluri, concursuri, etc.) din care însă vor fi obligate a vărsa lunar o cotă de 75% centralei L. N. R. (pentru a contribui la susţinerea apariţiei revistei, pentru editarea broşurilor, albumurilor, almanah, calendar, fotomontaje, panouri, etc.), pe o perioadă limitată de timp, în vederea unei cât mai urgente redresări a întregei organizaţii.*

5. Funcţionarea administrativă a filialelor.

Se va proceda în cadrul Statutului nou L. N. R. care se află în prezent în curs de definitivare şi care va fi trimis filialelor de îndată ce va fi tipărit. Până atunci se vor lua ca norme cele prevăzute în prezentele instrucţiuni.

Se vor înainta Centralei L. N. R. dări de seamă lunare cuprinzând activitatea filialelor (detailat pe resoarte).

6. Detalii.

a) Atragem atenţia persoanelor din comitetele vechi şi cele de iniţiativă de a proceda cu toată atenţia la alegerea comitetelor provizorii până la apariţia statutelor L .N. R.) în privinţa atitudinei progresiste şi democrate a membrilor acestor comitete.

b) In celace priveşte munca în comitetele filialelor, este necesar să se asigure o permanenţă în secretariat şi cele 3 resoarte, pe cât va fi posibil, recurgându-se la detaşări din instituţii, organizaţii, etc.

— Rugăm pe această cale filialele existente şi cele în curs de organizare, precum şi cele aflate în stadiu de proect de a adresa Centralei L .N. R. propuneri şi sugestii în legătură cu posibilităţile locale în vederea unei desvoltări cât mai armonioase a Ligei Navale Române.

Responsabil Resort Organizatoric,

(ss) Cpt. Cdor GH. STĂNESCU
Directorul Marinei Comerciale

Secretar Resort Organizatoric
(ss) Cpt. MARINESCU N.

Taxe şi Cotizaţii

Fiecare membru cu cotizaţia la zi, primeşte **gratuit** revista Marea Noastră, organul Ligei Navale Române.

Elevii, ucenicii, muncitorii, studenţii, ostaşii, militarii până la gradul de locotenent, funcţionarii până la gradul de Şef de secţie vor plăti:

Taxa de înscriere	**Lei 50**
Cotizaţia trimestrială	**Lei 60**
Cotizaţia anuală	**Lei 240**

Militarii dela gradul de locotenent şi funcţionarii dela gradul de Şef de secţie în sus vor plăti:

Taxa de înscriere	**Lei 100**
Cotizaţia trimestrială	**Lei 120**
Cotizaţia anuală	**Lei 480**

Rugăm membrii şi filialele noastre de a trimite neîntârziat pe adresa Ligei, str. Wilson Nr. 15 prin cont CEC Nr. 12.778 L.N.R., prin poştă sau delegat, costul exemplarelor primite, al abonamentelor şi cotizaţiilor.

Indeplinirea acestei obligaţiuni asigură apariţia regulată a revistei, precum şi întreaga activitate a L.N.R.

PREŢUL ABONAMENTELOR PE UN AN:

Instituţii, intreprinderi . . Lei 1500 Particulari . . . . . Lei 400

H U M O R

Aviz important !

Dacă n'aveţi sare, puneţi în bucate glumele noastre. Cele nesărate sunt scrise anume pentru diabetici.

Marea-expediţie a noilor argonauţi

Jerome Leonard se mută în vila dela Saulac, pe care unchiul său Banană i-a lăsat-o moştenire.

Despre acest unchiu, Leonard ştia prea puţine. Fusese un navigator îndrăsneţ şi făcuse avere în Mexic, cu negoţul de banene, de unde porecla : unchiul Banană.

Jerome Leonard, înainte de a veni la Saulac, locuind la Bourg nu văzuse niciodată marea.

Se pasiona însă după acest element. Citi cu lăcomie cărţi găsite în pod, despre navigaţie. Ornamentă zidurile camerii sale, sufrageriei, salonului şi vestibulului cu hărţi maritime, hărţi aduse de unchiul Banană.

Noaptea, Jerome visa ţinuturi depărtate, la tropice, unde viaţa este atât de diferită de aceea dela Saulac.

Insula Comorilor a lui Stevenson îl entuziasmă. Zile întregi vorbea, la cafenea, cu prietenii săi. Ah ! să plece ! Să plece departe, către locuri necunoscute, să facă descoperiri, să se întoarcă plin de glorie şi aur !

Şi de ce nu ?

Studiind hărţile, Jerome remarcă pe una din ele, la zece centimetri, la dreapta lui Tahiti (câte mile erau şi dacă aceasta era la Nord—Nord-Est sau Sud-Est—Est, Jerome nu putea preciza) un punct ce indica cu siguranţă o insulă.

Acest punct, această insulă nu figura pe nicio hartă oficială.

Oare nu era o descoperire personală a unchiului Banană ? Şi dacă această insulă nu aparţinea nimănui, pentruce Leonard să n'o ia în stăpânire în numele Franţei, sau a lui personal ? Poate să descopere o comoară aici !

Unchiul lăsase nepotului său un mic milion. Jerome vorbi prietenilor săi dela cafenea despre aceasta. Să se îmbarce pe un vapor şi să găsească insula.

Se descoperi pe docurile din Bordeaux, un bătrân căpitan şi 20 de mateloţi şi într'o seară „Perla", vechea goeletă, plecă spre Tahiti, cu Jerome şi trei din amicii săi pe bord.

Timp de şase luni, Jerome şi însoţitorii săi căutară insula necunoscută, în zadar.

Căpitanul supărat, declară că nu mai înţelege nimic şi mai bine se întoarce la Saulac.

— Acest căpitan, nu-şi cunoaşte meseria, gândi Jerome. Nu este în stare să citească o hartă !

După alte zece luni de voiaj, Perla ancoră în Gironde şi Jerome revăzu Saulac.

El făcu cunoştinţă cu un amiral autentic căruia îi povesti aventurile.

Amiralul autentic ceru să vadă harta unchiului Banană.

— Iat-o, spuse Jerome.

Amiralul autentic ceru o lupă.

Leonard explică :

— Vedeţi, la dreapta lui Tahiti, la zece centimetri... Este acolo... acel punct negru... Insula necunoscutului !

Amiralul autentic, cu lupa la ochi, examină punctul negru, plasat în plin ocean.

— Dar, făcu el liniştit, o muscă a făcut aceasta !

Intre L. N. R-işti

— Cum D-le Popescu, bei ţuică?... Tocmai D-ta care eşti membru şi la Liga antia co lică ..

— Da! Acum sunt numai membru la L N. R.... la cealaltă Ligă n'am plătit încă cotizaţia pe 1948.

Incident de croasieră

Pe Transilvania, un pasager iese dintr'o cabină foarte agitat şi strigă :

— O doamnă a leşinat! Cine are un pic de ţuică?

Imediat i se întind câteva sticle. Pasagerul o apucă pe cea mai apropiată şi după ce bea jumătate spune oftând uşurat :

— Ah ce bine! N'aveţi idee ce rău îmi face când văd o femee leşinată!

Fragment

Din ordinul la raport al unui comandant de navă:

„Tunarul Pintea Vasile a fost curios să vadă dacă tunul pupa era încărcat.

Era încărcat...

Inmormântarea rămăşiţelor pământeşti va avea loc Duminică, etc. etc.

Interpretare

Alexandru cel Mare reproşa unui pirat, felul său necinstit de viaţă.

— Sunt pirat, pentrucă n'am decât un singur vas — îi răspunse aceasta — Daţi-mi o flotă şi te voi întrece în cuceriri.

J O C U R I

DRAGI CITITORI,

Odată cu reorganizarea revistei noastre, redacția a hotărît să înființeze o rubrică de jocuri și cuvinte încrucișate cu teme și caracter marinăresc.

Pentru început am înființat un concurs de deslegări:

Premiul I — 1200 lei și un tablou în culori al bricului „Mircea".

Premiul II — 800 lei și un tablou în culori al bricului „Mircea".

Premiul III — 500 lei și un tablou în culori al bricului „Mircea".

Punctajul se va face astfel:

Fiecare joc corect deslegat — 2 puncte.

Fiecare joc deslegat cu maximum 2 greșeli — 1 punct.

La punctaj egal premiul se va trage la sorți.

In primul concurs intră toate jocurile din numerele Ianuarie—Februarie, Martie—Aprilie și Mai.

Soluțiile se primesc în plic închis până la 1 Iunie 1948 pe adresa: Liga Navală Română str. Wilson Nr. 15, București.

Redacția vă urează la toți noroc.

JOC MARINĂRESC

de marinar *A. Pion*

Orizontal.

1. In legătură cu marea (fem.).

2. Rai nemarinăresc. — S'a bătut cu Merimac iar la școală îi bătea pe elevi.

3. Salut în oglindă! — Pot fi de apă, în cap sau cu succes.

4. Se face la tribunal sau la telefon. — Il înfierbânta pe Cezar... ..când se uita la acel al Cleopatrei (se spunea că ar fi putut schimba mersul istoriei).

5. Nu prea des. — Monedă oltenească. — Sevă.

6. Studenții la arhitectură îl manevrează, iar marinarii îl barează (bis). — Literă din alfabetul unor foarte buni navigatori din antichitate.

7. Armament, mine, torpile. — Râu mirat. — Poate fi de dor, la inimă sau la plămâni.

8. Poftim, Domnule Asin. — Ca la 4 orizontal II.

9. Bucată de timp.

10. Dacă o întâlnești la teatru și ți-e amică, e bine; dacă o întâlnești pe mare și ți-e inamică, e de rău. — Cum ese un negru din Marea Roșie (v'am dus!).

11. Asum. — Se spune că are câte o nevastă în fiecare port, dar nu-i adevărat.

12. Poate fi fantomă sau olandeză și.... sburătoare. — Adunare.

Vertical.

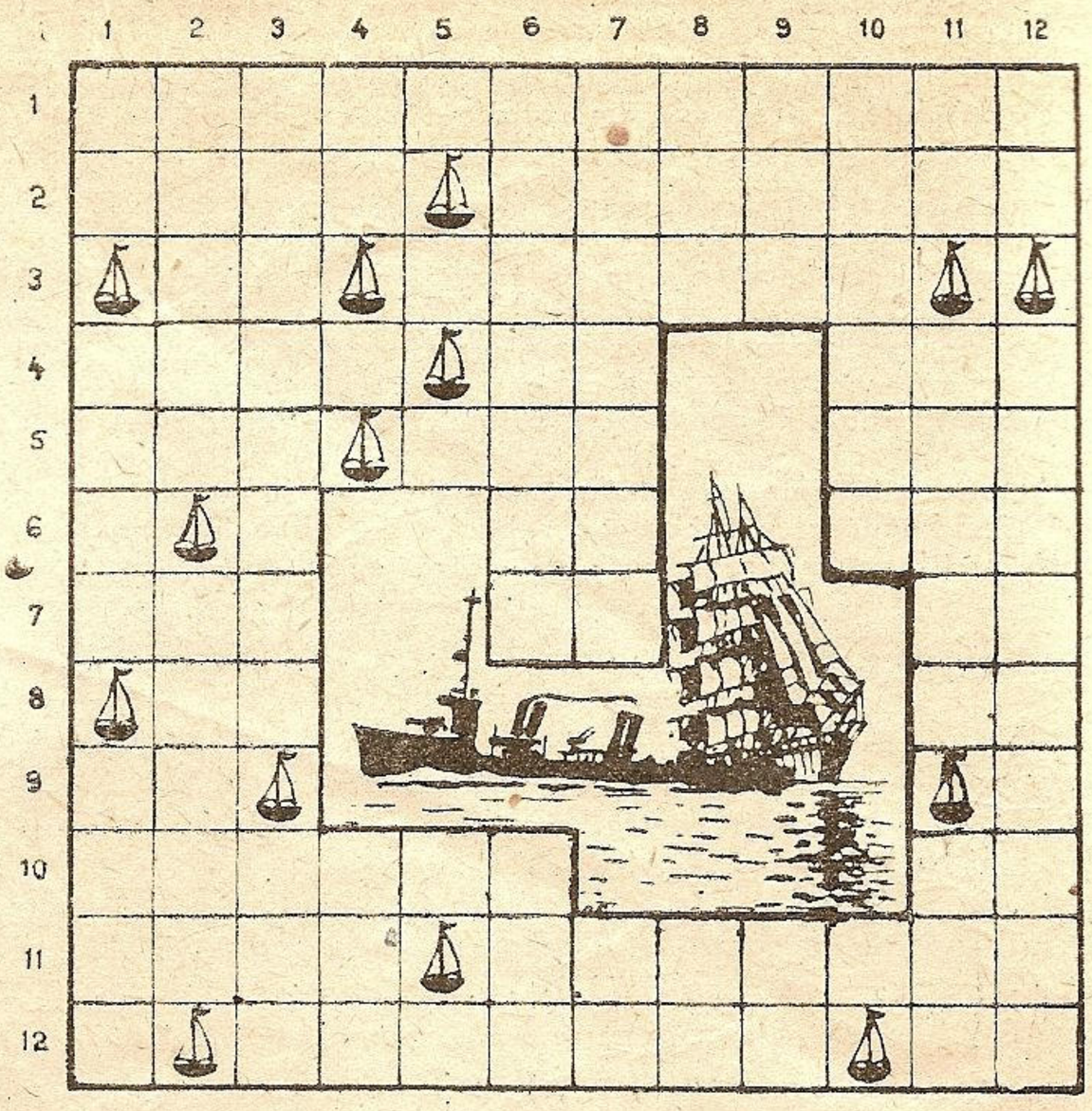
1. Oae onomatopeică. — La nave e tun. — Așa cum e marinarul numai cu apa într'o barcă de salvare.

2. Dă de băut cailor. — Specialist marinar, care confundă marea c'o supă cu găluște!

3. Ținta a fost văzută. — Material de îmbrăcăminte pe care se sue vapoarele.

4. Nu-i afară. — Eu sunt latin.

6. Legată bine de navă, ca să nu ia apă la galoși. — Iubea un club sportiv pe marginea Herăstrăului.



7. Raiu marinăresc. — Clasa I primară.

8. Dacă-ți atinge genele în timpul cartului, e rău de tot. — Recui!

9. Il respiră francezii, dar e îmbâcsit de americani. — Cămașă.

10. Focuri sau lumini care nu ard.

11. Cap de cocostârc. — Eu! — Broscoi!

12. Dacă zeul Nilului s'ar uita în Nil. — Monstru submarin cu ochelari.

JOCURI (CONTINUARE)

Monoverb curios

(3-8)

ABĂA

25	13	4	21	1	13	= Flotă.
21	1	5	7	24	13	= Pământ în mijlocul mării.
13	8	13	4	21	13	= A strica o navă.
4	17	3	13	4	13	= A drege o navă.
3	7	14	24	21	15	13 = Care nu e particulară.
	24	13	6	21	1	13 = Tip de velă.
	8	17	24	21	17	4 = Navă cu vele.
		25	2	1	2	25 = Navele în linie de şir.
	6	13	6	13	1	13 = Balama marinărească sau chiar nemarinărească.

Chenarele citite în continuare = Flota noastră.

Monoverb întrebător

(3—6)

OS + RI

Redacţia noastră vă oferă astfel mijlocul să râdeţi la urmă şi deci mai bine.

Rugăciunea micului John

— Pentru ce te rogi aşa stăruitor lui Dumnezeu, John?

— Tăticule, îl rog pe Dumnezeu ca India să devină independentă..

— Ce?... Ai înebunit?... Ulţi că eşti englez?

— Nu tăticule!... însă aşa am scris eu în teza de istorie.

Din carnetul medicului de bord

— Dacă vă mănâncă pielea, scărpinaţi-vă metodic cu o perie de bordaj.

— Ulcerul la stomac este o boală grea.

— Contra durerilor de dinţi, nu este nimic de făcut.

— Insomnia poate fi combătută prinfr'un somn uşor şi vise plăcute

— Picioarele inflamate se vindecă uşor dacă nu sunt umf'ate.

— Tifosul recurent e o boală curabila. Nu trebue însă confundată cu tifosul recurent, care este fără leac

Cap ori grad?

La cârmă stă un timonier
Ion Mihai, nou ambarcat
El se şi simte „marinar"
Privind busola ne'ncetat...

Dar Comandantul îl întreabă
— „Ei, mă băete ... ce cap ai?"
— „De marinar" ... zice în grabă
Timonierul Ion Mihai

— „Nu asta vreau să ştiu băete
Ci câte grade ai"... mirat
Răspunde (dânsul) pe'ndelete:
— „Păi n'am nici unul... sunt soldat!

Sfaturi pentru gospodine

— *Turnaţi câteva picături de parfum în lapte, pentruca atunci când va da în foc să aveţi în casa un miros plăcut.*

— *Sita nouă cerne bine; deaceea este recomandabil să nu cerneţi cu ea că se învechiţte.*

Proverbe marinăreşti

— Nu vorbi de funie, fiindcă se spune pa âmă.

— Câ d pisica nu-i acasă, înseamnă că-i prin vecini...

— Cine umblă cu nasul „în vânt", nu e marinar (mai ales dacă e „vânt de pupă"...)

— Când doi se ceartă, au ei probabil motiv.

— Banul n'are miros, dacă nu e ţinut la cambuză.

In timpul unei lungi traversade, secundul unui petrolier l-a pălmuit pe şeful mecanic... Chestiunea ajunge la urechile Comandantului care începe să cerceteze fondul conflictului.

— „Dece-ai bătut pe ţicler, dom'le?

— „Domnule Comandant, de eri la prânz ne-a înebunit la careu cu o problemă de-a lui. Vrea să-i calculăm câte ouă vor face 9, 2/8 găini în 12, 17/12 zile, dacă 4, 3/4 găini fac 8, 2/3 ouă în 6, 4/16 zile.

— „Da, da... murmură comandantul gânditor... Cred că şi eu l-aş fi pălmuit.

EDUCAŢIE U. S. A.

Iată o povaţă a unui american către fiul său:

— „Fiule, trebue să câştigi în viaţă cât mai mulţi bani... Dacă poţi, câştigă-i cinstit!"...

DOVADA.

La debarcader, soţia îşi aşteaptă soţul care se întoarce dintr'o lungă călătorie.

— „Mi-ai fost credincioasă, iubita mea?...

— „Ca şi tu mie, iubitule!

— „Da... — răspunse el gânditor... — data viitoare vom voiaja împreună draga mea.

„ANCORA“

COOPERATIVĂ MARINĂREASCĂ DE PRODUCŢIE

■

Turnătorie,
Reparaţiuni şi construcţii navale;
amenajări de imobile, electrice,
metalurgie şi tehnice diverse.

■

SEDIUL CENTRAL: CONSTANTA PORT.

TEL. 1109—1210.

„MARINA”

Cooperativă marinărească de Producţie şi Transport

■

BRĂILA

STRADA CALĂRAŞI, 25 * TELEFON 1741

Trăiască

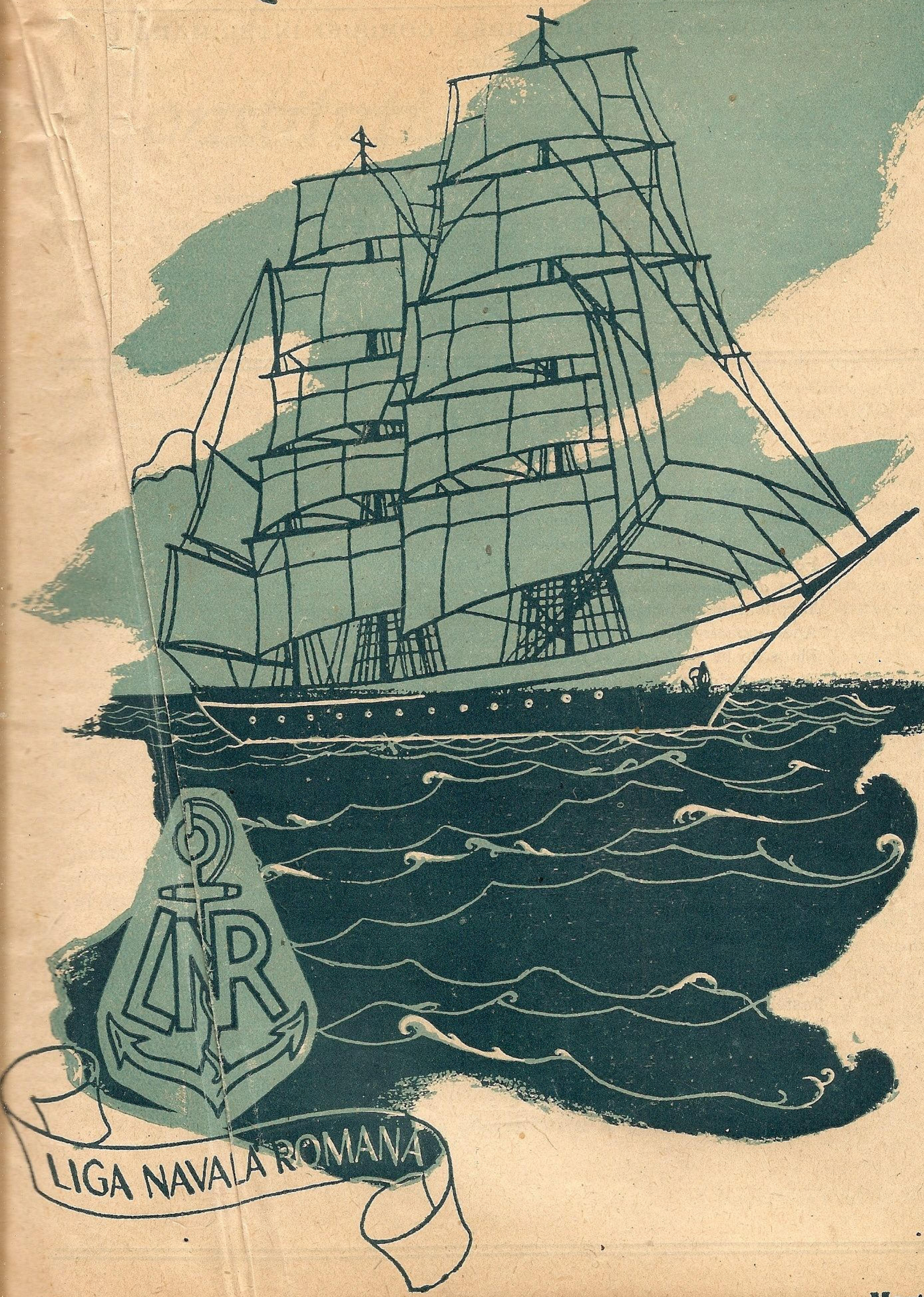
Republica Populară Română !

Liga Navală Română

luptă pentru cunoaşterea şi folosirea apelor noastre.

Preţul Lei 60.—

MAREA NOASTRĂ



Anul XVII. — No. 3 - 4

Martie—Aprilie 1948

MAREA NOASTRA

ORGANUL LIGII NAVALE ROMANE

Redacţia şi Administraţia — SEDIUL LIGII NAVALE ROMÂNE: BUCUREŞTI, STR. WILSON 15 - TEL. 5.71.08

APARE SUB CONDUCEREA ŞI INGRIJIREA COMISIEI INTERIMARE L. N. R.

formată din:

Preşedinte: Ing. **Sabin Săceanu**, Secretar General Min. Comunicaţiilor

Vice preşedinte: Lt. C-dor **N. Stoenescu** din Comandamentul Marinei Militare

Secretari: **Stroe Botez** din P. C. A.
Cpt. C-dor **Gh. Costea** din Ministerul Apărării Naţionale

Membri: **Silvestru Nichifor** din Soc. Sovromtransport
Const Spireanu din C. G. M.
Cpt. C-dor **Gh. Stănescu** din Dir. Marinei Comerciale
Marin Ştefan din Sovromtransport
Cpt. **Gr. Marteş** din Comandamentul Marinei Militare

CUPRINSUL

	PAG.
Constituţia clasei muncitoare	1
Marea Noastră *de Cpt. Comandor Gh. Costea*	2
Patria mea *de Cpt. N. Marinescu*	3
Perspectivele marinei în cadrul noii Constituţii *de Silvestru Nichifor*	4
Torpiloarele în furtună *de Comandor Al. Dumitrescu*	6
Apele noastre şi energia lor *de Cpt. Ing. Grigore Marteş*	9
Flota Roşie *de Cpt. Călin Bursan*	11
Fapte glorioase ale Infanteriei de Marină Sovietică *după Comandor N. Ilin*	12
Din trecutul naval al Românilor pe Dunăre *de Călin Eugen Botez*	14
Furtună pe mare *după Virgilius (Eneida)*	17
Cu remorcherele dela Genova la Constanţa *de Stroe Botez*	18
Carte de pescar *de Traian Ionescu*	21
Reportaj din porturi; Realizări în producţie	23
De vorbă cu cititorii; Iniţiere marinărească	26
Intreceri între şantierele navale S. R. T.	30
Din sindicatele marinăreşti	31
Omul, apa şi sporturile nautice	32
Din toată lumea	33
Cărţi şi reviste	34
Pastel dunărean	35
Din viaţa filialelor L. N. R.	36
Humor	37
Jocuri	39
Poşta redacţiei	40

Constituţia clasei muncitoare

Duminică 28 Martie 1949.

Alegeri pentru Marea Adunare Naţională a Republicei Populare Române.

Această dată de cotitură a României noui, nu este numai data în care sunt trimişi în supremul for al puterii de Stat, cei mai buni fii şi fiice ai ţării.

Este şi data în care ţara s'a pronunţat asupra nouii Constituţii elaborată de regimul democraţiei populare.

S'a dat ţării astfel, fundamentul întregii aşezări şi evoluţii viitoare în Republica Populară Română, atât a vieţii de stat cât şi celei individuale a cetăţeanului.

Astfel la apariţia ei, ea se înfăţişează ca un rezultat şi o consfinţire a luptei şi cuceririlor poporului român în frunte cu clasa muncitoare, puterea de stat emanând dela popor şi aparţinând poporului prin organele sale reprezentative.

Şi aşa după cum constituţiile anterioare la lumina zilei sau nemărturisit, reflectau pe autori şi interesele minorităţii exploatatoare aflate la cârma ţării, noua Constituţie oglindeşte normele de viaţă ale democraţiei populare, cu preocuparea ei esenţială pentru cei ce muncesc.

Spre diferenţă de vechile orânduiri, noua Constituţie consacră garanţii materiale pentru îndeplinirea principiilor democraţiei populare şi transformarea lor în fapte.

Pe această linie se rânduieşte structura social economică a ţării în care munca este consacrată factorul de bază, iar mijloacele de producţie sunt bunuri ale întregului popor, garantându-se proprietatea particulară atât cea orăşenească cât şi cea ţărănească agonisită prin muncă şi economie, aparţinând celor ce-o muncesc.

Deasemeni dreptul participării la viaţă publică şi conducerea statului a femeilor, ostaşilor, funcţionarilor publici până eri excluşi, dreptul la muncă, învăţământ, sănătate publică, libertatea conştiinţei şi cea religioasă ca şi celelalte drepturi refuzate eri atât naţionalilor cât şi popoarelor conlocuitoare ce erau desbinate prin ură sortită a nu servi decât cruda realitate a exploatării omului de către om.

Adâncind garantarea realizării în fapt, a principiilor ei, Constituţia consacră ca suprem organ al puterii în stat Marea Adunare Naţională, căreia îi incumbă la rândul ei desemnarea Prezidiumului şi a Guvernului, precum şi relaţiilor internaţionale, răsboiul şi pacea şi întreaga operă legislativă ca unic organ.

Şi reprezentanţa populară în noua constituţie merge din ce în ce mai jos, până la regiune, judeţ, plasă, comună unde consiliile populare locale îndrumează şi conduc întreaga activitate economică socială şi culturală, raportând şi răspunzând în faţa poporului.

Pe aceleaşi linii înoitoare se mai rânduieşte reforma justiţiei; în noua constituţie prin instituirea asesorilor populari, este alături de popor, concepând dreptatea legată de omenescul vieţii zilnice.

Asemenea principii şi garanţii fac din Constituţia Republicei Populare Române o realitate vie a cuceririlor democraţiei populare,

o adevărată constitutie a clasei muncitoare.

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ

MAREA NOASTRA

de Cpt. Comandor GH. COSTEA

Când spunem „Marea noastră“ ne gândim desigur la marea ce udă 250 Km. din țărmul Republicei Populare Române, la marea prin care trimitem surplusul bogățiilor noastre altor țări, aducând în schimbul lor produsele necesare desvoltării și ridicării bunei stări materiale a poporului, la marea care ne apropie de popoarele democratice vecine, la Marea Neagră.

Înțelesul ce se degajă din cuvintele „Marea noastră“ diferă după structura societății și a relațiilor dintre oameni.

Dacă analizăm puțin trecutul, referindu-ne în general la atât de disputata noțiune de libertate a mării cu care titlul nostru este în strânsă legătură ne putem repede forma convingerea asupra felului cum era înțeleasă această libertate.

Pe vremea Romanilor „Mare nostrum“ însemna o stăpânire complectă a Mării Mediterane, după strobirea flotei Feniciene. Dar relațiile erau dela stăpân la sclav, iar libertatea era pentru stăpân. Extinzând relațiile acestea la popoare, erau popoare stăpâne și popoare supuse. Popoarele supuse puteau cere doar „favoarea“ să navige pe marea ce era considerată un bun al nobililor romani. Deaceea conținutul îngust al noțiunei „Mare nostrum“ pornea din însuși structura societății de sclavi.

Pe timpul feudalismului, papa împărțea prin „bule“ între spanioli și portughezi mările globului. Aceiași noțiune îngustă de proprietate a mării pe care regii, susținuți de nobili, căutau să și-o însușească. La bază stă aceiași strâmbă împărțeală a societății în nobili și șerbi dela care deriva categorisirea popoarelor în popoare mari predestinate a avea bunurile mării și altele mici sau fără drepturi.

In epoca capitalistă, mai ales în prima fază a acumulării primitive de capital, lupte acerbe s'au dus contra acelora ce încercau să transforme marea într'o proprietate privată.

Este îndeobște cunoscută polemica din secolul XVII-lea între olandezul Groțius și englezul Selden, când Groțius susținea în „Mare liberum'' libertatea mării, în timp ce Selden în „Mare clausum' căuta să convingă lumea că marea este o proprietate privată a regelui.

Ea a continuat până în zilele noastre, egoismul noțiunei crescând odată cu trecerea capitalismului la faza imperialistă, când concentrarea capitalului în mâna monopolurilor, concentra și noțiunea libertății mării la discreția acestora.

„Marea noastră'' însemna deci o mare în care numai unii să se bucure de avantagiile pe care le dă utilizarea căilor ei de comunicații sau exploatarea bogățiilor, derivată din aceeași strâmbă împărțire, împărțirea societății în privilegiați și oropsiți, bogați și săraci, capitaliști și proletari, care duce în fapt la popoare mari stăpâne și popoare mici subjugate economicește.

Dar acest conținut egoist din vechea „Marea noastră'' nu mai este de actualitate în țările nouii democrații.

Acum 30 ani, prin marea revoluție din Octombrie, în lume s'a născut o țară cu o nouă societate, societatea socialistă cu un conținut nou care își bazează existența pe principii deosebite de cele ale lumii vechi.

Desființarea exploatării omului de către om, preluarea conducerii de către muncitorimea sovietică în alianță cu țărănimea, adică de imensa majoritate a poporului, socializarea mijloacelor de producție, dar mai ales socializarea însușirei bunurilor, iată pincipiile noui care răstoarnă complect așezarea strâmbă de până atunci.

De aici derivă numeroase alte principii mari, desființarea exploatării omului, înseamnă reala egalitate între oameni, reala egalitate a oricărei naționalități sau națiuni. Inseamnă respectul față de celelalte popoare.

Orânduirea socialistă nu mai recunoaște popoare stăpâne și popoare subjugate. Egalitatea lor în drepturi este aceiași fie că sunt mici, fie că sunt mari, fie că sunt în metropole, fie că sunt în colonii.

Din aceste principii derivă și libertatea mării. Căci dacă toate popoarele sunt egale în drepturi, fiecare va putea să folosească marea în mod egal, fie că este un popor mare, fie că este unul mic ; iar fiecare va respecta drepturile celuilalt.

In felul acesta marea devine un bun al tuturor, folosit de toți în mod egal, ea devine în mod efectiv acel „res comunis'' exprimat de romani, dar nerealizat în fapt; de binefacerile ei se pot bucura în mod egal toți oamenii muncii și atunci aceștia vor fi în drept să spună mărilor și oceanelor „Mările Noastre“.

Iată cum deci conținutul egoist, strâmt de odinioară, devine un conținut nou, larg prin aplicarea justă a principiilor ce stau la baza societății socialiste.

Acest lucru nu va fi posibil însă atât timp cât noua societate nu va fi extinsă peste tot globul, până când societatea capitalistă cu trusturile ei monopoliste aţâţătoare la războaie şi cu tendinţă de dominaţie mondială în dauna celorlalte ţări, nu va fi desfiinţată prin ridicarea conştientă a maselor muncitoare.

Revenind acum la Marea Neagră, avem aci mai multe argumente de spus în favoarea „Mării noastre".

In jurul a trei părţi din ea s'a născut şi se desvoltă cu paşi repezi noua societate socialistă.

Un mănunchi de ţări grupate în bazinul Dunărean, ce formează în fapt un sistem al Mării Negre, au păşit hotărîte, cu sprijinul Uniunii Sovietice, să clădească lumea nouă, lumea dreptăţii, lumea egalităţii reale în drepturi a tuturor. Oamenii muncii din Uniunea Sovietică şi noile Republici Populare vor putea spune cu mândrie că prin lupta lor Marea Neagră a devenit „Marea Noastră".

Dar Marea Neagră mai este a noastră şi pentru faptul că aceleaşi interese comune ne leagă de ea.

Ştim cu toţii că eşirea din Marea Neagră în Marea Mediterană trece prin Bosfor şi Dardanele strâmtori care capătă o importanţă capitală pentru toţi riveranii Mării Negre şi cei din bazinul Dunărean. Inchiderea acestor strâmtori ar însemna izolarea de lumea exterioară nu numai a Uniunii Sovietice ci şi a Bulgariei, României, Ungariei, Jugoslaviei (pentru comerţul prin Dunăre şi Marea Neagră). Interesele tuturor acestora cer deci ca strâmtorile să fie deschise pentru comerţul lor. Uniunea Sovietică cere hotărît ca riveranii să-şi spună cuvântul în problema strâmtorilor, pentrucă această problemă este de fundamental interes pentru toate ţările democratice riverane ale Mării Negre şi Dunării.

In felul acesta, în jurul Mării Negre, „mării noastre" se cimentează adânci legături de prietenie, bazate pe unitate de vederi politice şi ideologice, pe unitate de interese economice şi de securitate naţională.

PATRIA MEA

Cu inima plină şi gândul senin
Patria mea, ţie-ţi închin
Tot sufletul meu, toată viaţa din mine...
Nimic nu-i pe lume mai sfânt decât tine
Căci tu cuprinzi totul ce mintea cuprinde
Şi-n inimi măreţe avânturi aprinde ...
Căci tu eşti şi cerul senin de cicoare
Şi eşti şi pământul brăzdat de tractoare,
Şi munţii cei falnici, cu trupuri de stâncă
Şi Dunărea largă şi marea adâncă,
Tot tu eşti şi Oltul cu doina-i vestită
Chindia şi hora şi sârba'nteţita,
Eşti braţul ce-apasă la pluguri în coarne
Armatele strânse la sunet de goarne,
Eşti mâna trudită de muncă'n uzine
Şi glasul acelor din fabrici şi mine
Ce astăzi prin luptă-au adus libertate
Şi-o viaţă mai bună'n temei de dreptate
Ne-au dat tuturora ... Noi te-om înălţa
In veac, şi mai mândră te vom ridica
Republică a noastră ... Patria mea, !...

Cpt. N. Marinescu

PERSPECTIVELE MARINEI IN CADRUL NOII CONSTITUŢII

de SILVESTRU NICHIFOR
Sub-Dir. - General „Sovromtransport"

Marina nu este o vorbă goală, existenţa şi desvoltarea ei nu s'au făcut întâmplător, ea este o consecinţă a desvoltării economice şi sociale a ţării respective, în legătură cu apele pe care navigă. Formele vaselor : cargobot, motonavă, remorcher, şlep, tank, barcaz. etc. nu sunt formele unei imaginaţii poetice ci au fost date după cerinţele determinate de apele pe care navigau şi gradul de desvoltare tehnică şi economică a mediului constructor.

Concurenţa făcută de marina ţărilor imperialiste a frânat desvoltarea marinei noastre. Marina a rămas mult în urmă pentrucă regimurile trecute n'au putut să organizeze o economie independentă de vârtejul economiei capitaliste mondiale şi cea mai mare parte din mărfurile noastre erau transportate de navele străine. Parcul de vase redus a rămas învechit şi societăţile exploatatoare - deficitare. Marina de război nu s'a bucurat de atenţia necesară, nu am avut unităţile de marină corespunzătoare şi nici dotarea cu utilajul impus de ultimele desvoltări tehnice.

Marinarii noştri vioi, plini de inteligenţă, de talent, specializaţi în şcoli străine, sau prin îndelungata lor practică, vedeau cu durere micşorarea şi împiedicarea desvoltării posibilităţilor lor.

Intorcând gândul spre trecutul nostru, trecut încadrat în vechia constituţie, vedem că cele de mai sus sunt consecinţa faptelor următoare.

In constituţia trecută se arată că puterea politică era menţinută de clica moşierească burgheză în frunte cu monarhia care prin declararea eternităţii ei, îşi asigura eternitatea dreptului de stăpânire.

Fiecare din clicile predominante în viaţa politică din trecut, posedă averi imense şi de aceia nu se ocupă de loc de gospodăria obştească. Constituţia pentru ei însemna garantarea averilor, garantarea posibilităţilor de a-şi mări şi mai mult averile pentru o exploatare cât mai sângeroasă.

Capitalismul, prin structura sa, creator de exploatare a celor mulţi şi săraci de către cei puţini şi bogaţi, a exploatării omului de către om, se folosea de vechia constituţie, în care se găseau deasemenea cuvinte frumoase ca libertate, egalitate, dreptate, libertate politică, vot secret, etc.

Ca să exploatezi pe cineva trebue să-l constrângi, asta în constituţia capitalistă era libertate.

Exploatarea era aşa de mare şi atât de subtilă, încât ea începea dela cel mai mic cetăţean, până la cel mai mare. Lucrătorul şi ţăranul erau exploataţi de patroni, sau de ţăranii mai bogaţi. Aceştia la rândul lor erau exploataţi de marii negustori, moşieri şi industriaşi. Bancherii pe marii industraşi negustori şi moşieri. Bancherul mai mare exploata pe cel mai mic şi iată cum capitaliştii exploatează poporul şi se exploatează între ei, fiind exploataţi la rândul lor de cei din străinătate. Toate aceste se făceau în numele libertăţii, scrise în constituţia trecută.

In viaţa capitalistă, bunăstarea omului, importanţa lui politică şi socială, posibilităţile lui faţă de legi se măsoară după averea lui. Repartizarea averii nu este de loc egală ; proletarii n'au de loc, micii patroni şi micii agricultori au abia atât cât le trebue să-şi ducă greul zilelor, marii industriaşi marii negustori şi bancherii au cu mult mai mult decât le trebue ca să ducă o viaţă normală, ca să aibă în societate o mai mare importanţă decât o merită personal şi astea toate în constituţia burgheză se făceau în numele egalităţiii.

Omul talentat, intelectualul bine pregătit, muncitorul inteligent, dacă nu aveau avere, trebuiau să-şi vândă, pentru a trăi, forţa sa de muncă capitalistului exploatator şi asta în numele dreptăţii, prevăzute în vechea constituţie.

Noua Constituţie, venită după trei ani de guvernare a regimului democrat este bilanţul cuceririlor politice, economice şi sociale ale poporului nostru. Apariţia ei na fost nici întâmplătoare, nici uşoară. E rezultatul luptelor ce a dus poporul nostru. Reprezentanţii poporului nostru intraţi la 6 Martie în guvernul Dr. Petru Groza au trebuit să ducă lupta grea împotriva mentalităţii din trecut, pentru desfascizarea ţării, pedepsirea criminalilor de război, împărţiea pământului la ţărani, epurarea aparatului de Stat, stârpirea speculei şi a bursei negre, stabilizarea monetară, introducerea ordinei în economia naţională, mărirea producţiei, înlăturarea monarhiei reacţionare, ca să ajungă la condiţiile politice şi economice de astăzi, condiţiuni propice stabilirii nouii Constituţii.

Caracteristica acestei gospodării este populară, pentru că : o organizează după nevoile poporului, bunurile care servesc interesele generale, ca exemplu bogăţiile solului sau subsolului, ape, etc. etc., sunt declarate bunuri ale poporului. Mijloacele de producţie de interes general devin proprietatea de Stat şi sunt folosite pentru interesele poporului. Munca este declarată „datorie". Iniţiativa particulară, rezultatul muncii, e susţinută. Se exclude exploatarea omului de către om. Se susţine proprietatea particulară ţărănească şi se încurajează cooperaţia sătească.

Art. 15 spune : „Statul îndrumează şi planifică economia naţională în vederea desvoltării puttrii economice a ţării, asigurării bunei stări pentru popor şi garantării independenţei naţionale". Acest articol prezintă o importanţă capitală pentru gospodăria noastră naţională. El arată în primul rând că se trece dela faza desorganizată, inconştientă a economiei capitaliste la faza conştientă, organizată, superioară a economiei planificate şi arată scopul acestei planificări, care este asigurarea bunei stări materiale a poporului şi garantarea independenţei noastre naţionale.

Planificarea urmăreşte concentrarea la maximum şi într'o formă cât mai raţională a tuturor resurselor materiale şi morale în vederea îndeplinirii scopului propus: Mărirea producţiei într'un timp cât mai viu, cu utilizarea la maximum şi cât mai armonioasă a mijloacelor de producţie, a factorului muncă şi a materiei prime.

Colaborarea cât mai strânsă a factorilor care iau parte la producţie, tehnicieni şi muncitori, intelectuali şi ţărani, în vederea îndeplinirii aceluiaş scop — o viaţă mai bună.

Ridicarea şi perfecţionarea cadrelor, care iau parte la procesul de producţie după nevoile producţiei şi calităţile naturale a celor ce muncesc.

Cu o asemenea gospodărie, factorii de răspundere ai poporului sunt siguri că pot face faţă obligaţiunilor ce şi-au luat faţă de popor.

Drepturile cetăţeneşti, ca libertate, egalitate, fraternitate, nu mai sunt vorbe goale ca în trecut, ci fapte. Garantarea drepturilor la muncă, libertatea de gândire, posibilitatea de educaţie, găsesc mijloacele materiale pentru a se îndeplini. Libertatea femeii şi tratarea ei ca factor egal, îngrijirea copiilor, sănătatea publică, îşi găsesc realizarea cu o asemenea gospodărie.

Privit sub această prizmă, viitorul navigaţiei noastre va fi strâns legat de viitorul desvoltării gospodăriei noastre populare.

Ţara noastră este mare producătoare de mărfuri de prima necesitate, de materii prime, combustibil lichid. Mărfuri cari prin volumul, prin greutatea şi massivitatea lor se pretează cel mai convenabil la transportul pe apă. Se impune deci în avantajul economiei noastre populare, ca cea mai mare parte din aceste mărfuri să fie transportată pe calea apelor. Deci parcul de vase trebue să sporească în aşa mod, încât să satisfacă complect necesităţile economiei noastre.

Perfecţionarea continuă şi o mai bună utilare a mijloacelor de transport pe ape va fi impusă de necesităţile de navigaţie ale noului regim.

Art. 6 arată : „Bogăţiile de orice natură ale subsolului, zăcăminte miniere, pădurile, apele, izvoarele de energie naturală, căile de comunicaţie, ferate, pe apă şi în aer, poştă, telegraful, telefonul şi radio-ul aparţin Statului, ca bunuri comune ale poporului".

Prin cele de mai sus se dă o importanţă deose-bită navigaţiei şi marinei.

Noua Constituţie, bilanţ pozitiv de trei ani de guvernare democrată, pune capăt haosului politic şi economic din trecut şi deschide drum nou lichidării înapoierii noastre economice. Marina noastră, strâns legată de desvoltarea noastră economică, la rândul ei va lichida frânarea desvoltării ei reale, impusă de intervenţia străină şi va deveni un factor corespunzător necesităţilor noastre economice şi politice.

Constituţia nouă pune în folosul poporului apele, isvoarele de energie naturală şi căile de comunicaţie pe apă.

Torpiloarele pe furtună

Serioasă ca o cărturăreasă, fetiţa căpitanului C. întinse pentru prima oară cărţile să-i ghicească.

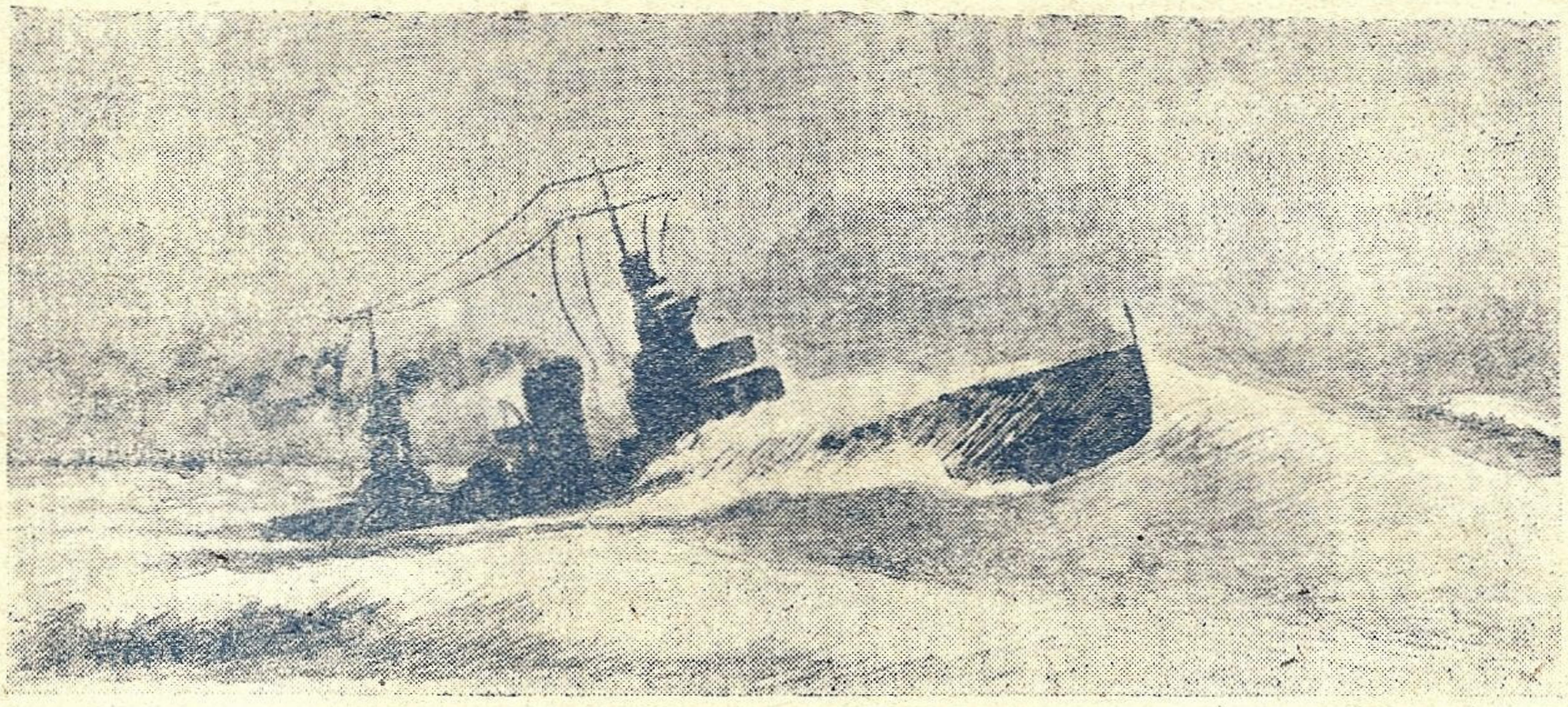
— Ai să faci un drum lung tăticule. Dar să nu pleci, spun cărţile că are să se înece vaporul. Căpitanul C. nu e superstiţios, dar este impresionabil. Această spontaneitate copilărească, nu cumva era un simţ misterios, ce interpretase codul secret al destinului torpilorului, „Zmeul", pe care- comanda? Se mai adaugă şi coincidenţa bizară a unui giulgiu care se strecurase în loc de cearceaf, printre rufele ce le dase la spălat la Sulina şi pe care trebuia să-l înapoieze.

— Nu era mai bine, îşi zise el, să-l fi trimis prin poştă? Cu aceste gânduri obsedante se îmbarcă pe torpilorul Zmeul, care peste un sfert de ceas naviga majestuos, în linie de şir în urma torpilorului Vârtej, comandat de Lt. comandor D. cu destinaţia Sulina.

Era o dimineaţă friguroasă şi noroasă de toamnă. Marea era calmă, după câteva zile de vreme rea, o acalmie ce prevestea furtună. „Capcana Mării Negre", pentru micii şoareci plutitori de fier şi de lemn. Pe bordul ambelor torpiloare, oamenii priveau tăcuţi cerul şi marea, căutând în necunoscut, departe, în orizontul deplasabil.

După o oră de marş, începu să adie un vânt slab şi rece de Nord-Est ce încreţii puţin fruntea mării. Nori negri alergau grăbiţi spre uscat şi cât mai jos ca să-l identifice mai uşor. In scurt timp vântul se întări, Capete ţuguiate şi nenumărate răsăriră din apă, cercercetând sperioase văzduhul, apoi crestele lor se albiră de spumă şi sub potopul de bice ce le loveau necontenit spinarea, valurile se încovoiau sub grea povară. La rezistenţa şi strigătul lor de alarmă, vântul primea noui întăriri, dublându-şi forţele şi devenind un adevărat uragan.

Marea fierbea cu înverşunare, valuri mari se ridicau falnic în sus, dar, răpuse de vânt, îşi încovoiau coamele formând şiruri de munţi în miniatură, cu piscuri pline de zăpadă şi râpe brăzdate de zburături dantelate, cu dâre de spumă albă. Văi întunecoase şi forfotitoare se transformau iar în valuri uriaşe şi neregulate, se precipitau sălbatec, lovind neîncetat în ritmuri cadenţate corpul şubred al vasului, care cu sforţări mari, deabia ţinea piept grozăviei mării înfuriate. Lovind prova cu un bubuit înăbuşit, apa se proecta în sus, transformându-se în stropi mărunţi, care atingând vârfurile catargelor, învăluiau torpiloarele ca într'un giulgiu subţire, umed şi rece. Picăturile de apă loveau cu iuţeală vertiginoasă tot ce întâlneau în cale, şi păreau nişte săgeţi cânt te loveau în faţă. Depe punte, apa se scurgea în mare, în râuri şi cascade nenumărate. Nori negri coborâţi jos, sorbeau ca nişte ventuze uriaşe din mare şi plini de pradă fugeau spre uscat, pe când



...Prova ridicată cădea între două despicături de valuri...

marea mugea disperată, acompaniată de vuetul sinistru al vântului prin sarturi, zângănitul ferăriei, vibraţiile navei şi sgomotul maşinelor şi al elicelor. La fiecare alternare din munte în prăpastie, bietelor torpiloare li se deschidea drumul adâncurilor. Mâini invizibile ale monştrilor marini, se căţăraseră de prova şi pupa, jucându-se de-a cumpăna; sub un torent surd prova ridicată, cădea între două despicături de valuri, pline de apă spulberătoare şi odată intrate în linţoliul mării, sta multă vreme afundate, în timp ce elicele se roteau în gol, cu un huruit strident şi înfiorător, asemănător unei escadrile de avioane, sau unui rânjet de huhurezi uriaşi. Nava tremura şi troznea din încheeturi, îndoindu-se din când în când. puţin de mijloc, astfel că uşile dela unele cabine se deschidaué singuré, iar sirena dela pupa începea să urle înfiorător din

cauză că la îndoirea provei se întindea saula ce o lega de comandă.

— Taie saula să nu mai cobească sirena, ordonă comandantul torpilorului Zmeul, timonierului. De asemenea, cârma cu greu asculta în unele poziţii ale navei, şi era pericol de blocare. Şi deaceia se punea cârma cu zgârcenie ca să nu sufere la valuri şi ca să se poată manevra cu maşinile în caz de avarie. După afundàre, prova se ridica în sus, făcând ca ambele borduri să-şi verse lacrimile amare văitându-se apoi din nou la cădere în gol, ca şi când un ciocan uriaş ar fi încercat chila să vadă dacă rezistă. In acelaş timp, alte mâini se distrau cu bordurile, aplecând când tribordul, când babordul, până atingeau şi luau apă. Incă câteva grade de înclinare mai mult şi torpiloarele s'ar fi putut răsturna, dacă monştrii marini n'ar fi avut bune dispoziţii de joacă îndelungate. Navele alunecau ca nişte şerpi, care se răsuceau făcându-şi loc printre valuri, şi înaintau ca nişte suveici printre firele spatei. Pe puntea plină de apă ce se îmbarca mereu, era întinsă o reţea de parâme, ca oamenii de serviciu, ce de fapt nu puteau să se strecoare pe puntea lucioasă decât pe brânci, să nu fie măturaţi de pachetele de apă, peste bord. In acea zi prea puţine nave s'au aventurat pe mare, cele mai multe întorcându-se în porturi. Torpiloarele păreau două picături de fier plutitoare, care se împotriveau atracţiei fundurilor şi furiei forţei distructive a naturei, Materialele depe punte şi din cazărmi ca: butoaie de ulei, de benzină, şi lăzi care erau bine legate, ca péntru vreme rea, enervate şi răzvrătite, lărgiseră légăturilé, gata să se arunce în mare, şi cu mare greutate au putut fi împiedicate de echipaj, ca să-şi puie planul în aplicare. In cabine şi cazărmi tot ce nu fusese bine legat se răsturnase: tablourile, icoanele, mesele, scaunélé, bibelourile, sertarele birourilor şi ale dulapurilor, hodorogeau lovindu-se de pereţi. Cărţi răvăşite, călimări sparte, perne cu amintiri dragi, fotografii ale fiinţelor scumpe, scrisori cu conţinuturi variate, de dragoste, de reproşuri, de adio, sau note de plată, un vraf de tot felul de obiecte se ridicau însufleţite, făceau zgomot şi se bălăceau în apa ce pătrunsese prin garniturile crăpate ale ferestrelor, mai ales la cele caré nu fuséséră prea bine strânse. Părepii afumaţi primiră dâre albe prin scurgerea apei, care udase saltele şi păturile paturilor din cabine, devenite nelocuibile. Tubul de lansat torpile din prova torpilorului Vârtej, îşi rupsese frânele şi cele două braţe groase de fier cé lé fixa cu şuruburi de postament, şi oscila liber, iar torpilele din tuburi cât p'aci să-şi calce consemnul şi să-şi părăsească culcuşul. Echipajul ud complect de apă, îngheţat de frig şi după o muncă obositoare şi periculoasă de o oră, abea a reuşit să fixeze tubul cu lanţuri. Sobele îşi stinseră focul şi se culcaseră legate cu parâme de sârmă. Uşile nu mai aveau astâmpăr, se închideau necontenit şi cu violenţă. Cazanele de bucătărie se răsturnaseră şi fuseseră date jos depe foc.

Era imposibil de făcut mâncare, dar nimănui nu-i mai era foame. In camera căldărilor, era un infern: la ruliu, căldările păreau că mişcă, apa clocotea zgomotos, iar focurile pâlpâiau ameninţător. Fochiştii obosiţi, înăbuşiţi de căldură şi ameţiţi de balans şi aer închis, se forţau cât puteau să reziste oboselii şi răului de mare şi aruncau de zor şi cu schimbul cărbuni în focare, unii erau bolnavi, alţii loviţi în timpul lucrului îşi pansau rănile, iar alţii mai puternici, îi îndemnau la treabă. Ofiţerii mecanici care nu ştiau ce este odihna, dându-şi seama de pericol, treceau dela maşini la căldări, încurajând echipajul, şi ca exemplu, puneau mâna pe lopată activând focul. Pe puntea de comandă toţi ofiţerii şi oamenii de serviciu se ţineau cu mâinile de balustrade, şi de sus până jos, dărdâind de frig, se cramponau cu încăpăţânare ţinându-se cocoţaţi şi încovoiaţi pe picioare, să privească înainte, lucru ce era scump plătit, căci deabia scotea capul de deasupra tenzei balustradei dela comandă şi erau loviţi de valuri drept în cap, deoarece dela prova, la comandă, apa trecea cu aşa mare iuţeală, că nu aveau timp să se ferească când vedeau valurile spărgându-se în prova. Lichidul rece şi sărat îi lovea dureros drept în faţă, îi ameţea şi enerva. Stropii pătrundeau în ochi, nas, urechi şi gură de-i simţeau gustul amar. Să mai schimbe hainele pe acel timp, era şi periculos şi de prisos. Tenda dela comandă şi dela balustradă încet, încet, sfârtecându-se cedă bucată cu bucată, iar zdrenţele detaşate zburau spre pupa. Capoturile proectorului şi ale tunurilor se rupseseră fâşie cu fâşie şi rămăsese numai saulele ce le legase la plecare. Ce spunea barometrul? Rupându-i-se toarta căzu jos, deci prevestea vreme rea, deşi se stricase aparatul. Luneta şi binoclul nu puteau fi întrebuinţate, fiindcă lentilele se abureau instantaneu. Ochiul nu putea vedea împrejur decât la mică distanţă şi cu intermitenţă. Umezi de stropi de apă, ochii tuturor erau roşii şi dureroşi.

La orizont nu se vedea nimic din cauza norilor negri şi apropiaţi, aşa că de jur împrejur îţi da impresia că te găseşti în mijlocul unei păduri de brazi verzi, ce se proecta deslușit pe negru. Compasul? Nu mai putea arăta drumul, cutia lui din cauza balànsului oscila în toate părţile, lovindu-se neîncetat, iar roza vântului se rotea fără rost. Sextantul nu avea nici o întrebuinţare, iar cartea de navigaţie cu calcule nàutice nu avea nici o sóluţie de dat. Antena staţiei T. F. S. la torpilorul Vârtejul se rupsese şi era imposibil să mai fie legată. Cu multă greutate s'a putut împroviza o altă antenă mică. La torpilorul Zmeul aparatul de recepţie era defect, rupându-se filamentul unei lămpi din cauza balansului. Ce folos că torpilorul Zmeu putea emite, dar nu putea primi. O întrebare sericasă se punea : care era punctul unde ne găseam ? Se navigase fără busolă, numai după vânt, luându-se Nord-Est direcţia spargerii valurilor, direct în prova. Ca să se evite un tangaj dăunător se mersese 30 de grade oblic pe direcţia vântului, aşa că valurile se loveau la al patrulea baston a baustradei din prova şi se mersese ca la navele cu vele, în zigzag, un ceas cu vântul din babord şi un ceas din tribord.

Cu ce viteză se navigasse nu se ştia precis, din cauza derivei vântului care nu se putea calcula şi din cauza mersului neregulat a maşinilor şi al elicelor. Lochul era imposibil de întrebuinţat. Un punct aproximativ

era deci trasat pe hartă din camera staţiei T. F. S. şi altul în mintea comandantuui depe torpilorul Vârtej, care avea răspunderea a două vase. Ofiţerul cu navigaţia, inimos şi bun gimnastic se cătărase ca o maimuţă sus, pe catargul din pupa, şi ţinându-se cu o mână, căuta cu binoclul să zărească malul, căci bănuia că sus lentilele n'au să aburească. Ofiţerul îţi făcea impresia unui naufragiat, un supravieţuitor al „Meduzei", mânjit de fum şi biciuit de funingine aprinsă. Din neatenţie era cât pe aci să-şi piardă echilibrul şi să cadă jos. Era nevoe de un sacrificiu omenesc, ca să se liniştească marea? Comandantului îi trecea prin minte fel de fel de poveşti marine superstiţioase şi dureroase, şi ordonă prin strigăte şi gesturi disperate să se dea jos. Se epuizase nervii tuturora şi era cât pe aci să se facă panică la bord. Fiecare se uita la celălalt sau speranţa de a ajunge la destinaţie. Sublocotenentul Trică strecurându-se pe brânci la pupa să schimbe hainele ude, a venit disperat, strigând la comandă că se înneacă torpilorul, că pupa e inundată toată, are o gaură de apă. In realitate era apa ce pătrunsese prin câteva nituri ruginite şi zgâlţâite şi prin garniturile uscate sau nestrânse bine. Doi oameni au fost trimişi cu ghiordelele să scoată necontenit apa ce pătrunsese.

La torpilorul Zmeul căpitanul C. se enervase.

— De ce Vârtejul merge înainte şi nu întoarce la Constanţa? Cu vântul din pupa am fi putut merge admirabil, cum a făcut „Mircea" şi „Fulgerul". Il obseda apoi giulgiul pe care îi părea rău că nu l-a trimes prin poştă. Oare nu era mai bine acum să-l arunce în mare? Oare fetiţa lui să fi spus adevărul? şi mereu în dubiu, căuta să-şi ţină buna dispoziţie, când îi veni vestea că din cauza balansului nu mai putea veni păcura curată la injectoare, pe fund fiind amestecată cu apă; trebuiau să meargă cu căldarea de cărbuni, ceea ce făcu să se micşoreze viteza. De acest lucru nu a mai putut să comunice torpilorului din cap, din cauză să i se rupsese tocmai atunci antena. Semnalele cu sirena nu au fost auzite. In acel timp depe torpilorul Vârtejul s'au văzut pe mare plutind măcinate de valuri, pâlcuri, pâlcuri de paie. O bucurie nespusă cuprinsese pe comandant care a dedus că paiele nu puteau veni decât depe canal, deci era în dreptul lui Sft. Gheorghe şi a ordonat schimbarea drumului. Toţi erau veseli şi căpătaseră încrederea că vor ajunge cu bine la Sulina, dar după câtva timp, nu se ştie de unde, veni vestea că torpilorul Zmeul s'a înnecat, a dispărut în câteva minute. Vestea era de crezut, căci numai cinci minute trecuseră de când Zmeul putea fi văzut, în formaţie obişnuită la 300 metri. Un fior de groază trecu prin mintea tuturor, gândindu-se la aceeaşi soartă. Desigur că s'a răsturnat la rondou. Cine l'a pus să întoarcă? şi de ce fără ordin. Imaginea ofiţerilor şi unele din faptele lor, familia lor, copii, apăreau fugitiv, dar clar, în minţile tuturor. O emoţie şi disperare camaraderească, o durere nervoasă şi indescriptibilă. unele din faptele lor, familia lor, copii, apăreau fugitiv, dar clar, în minţile tuturor. Emoţia şi disperarea a pus stăpânire pe toţi, ducând la decizia că Zmeul trebuia căutat. Dar, o încercare a torpilorului Vârtej de a face rondoul cu maşina încet, a cauzat spargerea bărcii, singura ce era la bord pentru salvare. Prin portavocile dela maşini şi căldări veneau strigăte disperat,e deoarece bandele date nu mai puteau fi suportate de navă, ce putea să se răstoarne... „Stop maşina". „Toată viteza înapoi". Toţi cercetau în toate părţile. Nici o pată de ulei, de păcură. Nici un obiect plutitor, nici o scândură, colac, nimic. Desigur că pe acea vreme era foarte greu a salva pe cineva, dar datoria camaraderească şi marinărească a chemat oamenii pe punte cu bandule, parâme, colaci, etc. Dar după 10 minute de mers înapoi, ofiţerul cu navigaţia, cocoţat pe catargul din pupa, anunţă un vârf de catarg, apoi un val alb neobişnuit de mare şi în curând fantoma unui pisc ce apărea, sălta şi repede dispărea.

— Zmeul, uite Zmeul şi o bucurie nespusă, ca un curent electric, îi făcu pe toţi să treacă prin momente de emoţie, care i-au îmbărbătat şi le-au dat o bună dispoziţie. In timpul entuziasmului provocat de paiele ce anunţau canalul Sft. Gheorghe, nimeni n'a observat, din cauza fumului şi scânteilor coşurilor, că Zmeul terminând păcura a micşorat viteza şi a rămas în urmă, lucru ce i-ar fi scutit de momentele de groază trăite, crezându-l dispărut. E grozav de înfiorător să te găseşti izolat pe o asemenea furtună în mijlocul mării. Zmeul, la fel, a crezut că Vârtejul a eşuat, sau s'a înnecat şi se căznea cu maşinile să se convingă mai iute de adevăr. După ce formaţia fu refăcută se schimbă drumul cu vântul din babord spre Sulina. Era ora 5½ şi începuse să se însereze. Fără să descurajeze echipajul, ofiţerul secund pregăti toate ancorele şi toate parâmele de cânepă şi sârmă, ca în caz de avarie, sau punere pe uscat, să lase la apă toate greutăţile mari ca să se poată menţine ancoraţi. Ca să meargă noaptea în larg până a doua zi, era o imposibilitate, din cauza oboselii şi a lipsei de combustibil. In plus, în tancurile de păcură, pe la nituri şi dopuri, pătrunsese mare cantitate de apă şi păcura nu ardea. Frica, teama de necunoscut, încordarea perpetuă, îi făcea pe toţi să-şi vindece oboseala şi răul de mare. Venind mereu spre stânga, navele se apropiară de ţărm şi ca o minune, la ora 6 apare la tribord un pâlc neobişnuit de valuri mari, o serie de namile nedeslusite, ce se transformau în nori. Tansformarea era inexplicabilă. Par'că se vedeau straturi diferite de pomi, case mari şi cu multe etaje, biserici deformate, palate strâmbe etc. Era Sulina. O avarie la cârma torpilorului Vârtej îl făcu să navige cu maşinile înainte şi înapoi. Ca să nu facă un rondou periculos, tocmai la 200 metri de intrare în canal, Zmeul defilând prin faţa lui intră înainte. I se vedea de balans chila de ruliu şi din când în când elicele eşiau afară. Vârtejul după ce repară avaria intră şi el. Pavilionul sfâşiat complect îşi oprise numai o bantă de 2 cm., lăţime. Era marginea de jos, pe care deşi înegrită de fum se distingea tricolorul, care fâlfâia mândru după greaua încercare.

de **Comandor DUMITRESCU ALEXANDRU**

Apele noastre şi energia lor

Pentru Republica Populară Română una din problemele importante, este aceea de a ridica standardul de viaţă al întregului popor. Ceeace trecutele regimuri n'au realizat, va trebui făcut acum într'un timp scurt. A ridica nivelul de viaţă a celor ce muncesc înseamnă a fabrica mai multe bunuri de trai; hrană, îmbrăcăminte, case. Pentru aceasta trebuesc maşini. Pentru punerea în mişcare a maşinilor trebue energie. Cel mai important este a avea energie. Pentru a face din ţara noastră o Patrie fericită a celor ce muncesc trebue nu numai o industrie uşoară ci în primul rând o industrie grea. Fără a o avea pe aceasta nu putem merge repede spre socialism căci socialismul înseamnă o producţie de bunuri necunoscută de producţia capitalistă.

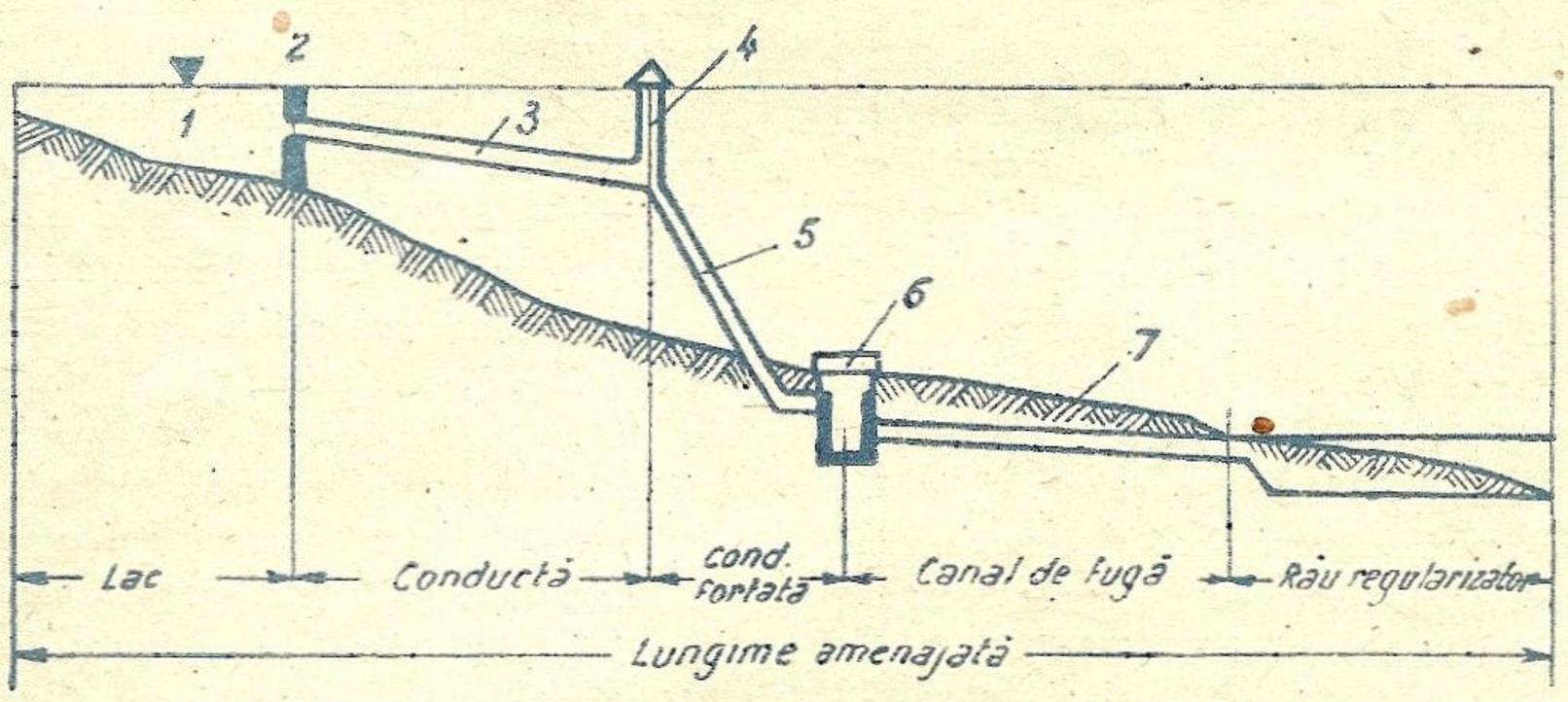
Regimul democraţiei populare a atacat această problemă întărind industria grea. Producţia se cere a fi însă mărită şi pentru aceasta noui surse de energie trebuesc puse în valoare căci maşinile au nevoie de energie pentru a putea produce. Epoca noastră este epoca energiei. Se stăvilesc astăzi râuri, se foloseşte cărbunecIee sau petrolul cari reprezintă energie solară acumulate de 1 milion de ani şi exploatăm puterile lor expansive şi explosive pentru a pune în mişcare ciocane şi maşini, pentru a da lumină şi căldură.

Una din importantele energii care în ţara noastră a rămas nefolosită este aceea a apelor. Asemenea zânei adormite din poveste, energia apelor aşteaptă baghetа care s'o pună în mişcare.

Regimul democraţiei populare din ţara noastră are această baghetă şi mânuirea ei se va face în curând. In planurile de industrializare a ţării noastre, această problemă pentru care s'a discutat fără rezultat ani de zile în trecut, este prevăzută a fi rezolvată într'un *timp scurt.*

Dintre folosinţele hidraulice ale apei astăzi, arătăm pe cele mai importante: irigaţii, canalizări de oraşe, regularizări de râuri şi fluvii, alimentări cu apă, asanări de terenuri mlăştinoase, canale şi ecluze de navigaţie, căderi de apă. Ne vom opri atenţia asupra folosirei căderilor de apă în producerea energiei. România dispune de mari energii hidraulice. Folosind căderile apelor noastre, s'ar putea obţine aproximativ 6 milioane C.P. şi energia ce s'ar produce anual ar fi de 30 miliarde KWO adică de zece ori consumul actual de energie de toate categoriile din întreaga ţară. Instalaţiile existente la noi au ca putere 60.000 KW şi produc 120.000 KWO/an. Se poate afirma că acest domeniu trebue desţelenit căci realizările de până acum sunt de mică importanţă faţă de posibilităţile existente de folosire a acestei energii.

Faţă de alte energii folosite în industrie, energia



1. Lac
2. Barajul
3. Aducţiuni putând fi canale, galerii, conducte
4. Castel de apă
5. Conductă forţata
6. Centrala
7. Canal de fugă

Schema unei instalaţii hidroelectrice

apelor în cădere prezintă următoarele avantaje: este o sursă care nu se epuizează şi care se pierde zadarnic; se pot economisi combustibilii termici cari pot avea altă folosinţă, preţul de cost al unui KWO este de multe ori mai eftin decât al unui KWO produs prin alte mijloace; amenajarea căderilor de apă micşorează pericolul de inundări, de secetă şi deasemenea irigaţiile, asanările, regularizările de râuri, navigaţia interioară, devin uşoare. Toate aceste lucrări se pot încadra perfect în planificări mari fiecare etapă de realizări fiind un pas mai departe pentru ridicarea producţiei şi propăşirea poporului nostru.

Pentru lămurirea problemei vom da cititorilor noştri o idee de modul cum se poate folosi energia căderilor de apă cu alte cuvinte în ce constă o centrală hidroelectrică.

O instalaţie hidroelectrică se compune în general din locul de acumulare, baraj aducţiuni (galerii, canale sau conducte) castelul de apă, conductă froţată, uzina şi canal de fugă. Pot fi diferite variante, în sensul că putem amenaja mai multe captări cu mai multe aducţiuni, se pot face deasemeni uzine tăind cotul râurilor sau combinând aducţiunile cu staţii de pompare în lacuri de rezervă apropiate de uzină.

Schematic o amenajare clasică se prezintă ca mai jos:

Efectul A pe care îl dă o cădere de apă (energia) este egal cu produsul dintre debit (Cuntitatea de apă ce trece într'o secundă) şi înălţimea căderii H .

$$A = 10\,QA$$

In această fformulă Q reprezintă volumul în metri cubi pe secundă şi H înălţimea căderii în metri. Factorul 10 cuprinde în el atât randamentul unei instalaţii hidraulice cât şi coeficientul de transformare al măsurilor aşa fel ca A. să se prezinte cai putere.

Înălţimea H de cădere este constantă pentru o instalaţie dată însă debitul Q variază în limite foarte mari, cu anotimpul. Cea mai mică cantitate de apă o avem în lunile de iarnă Ianuarie sau Februarie când apele sunt înghetate şi deasemenea în lunile secetoase de vară. Primăvara şi toamna când vin ploile Q capătă valori mari ajungând chiar la valori catastrofale pentru care instalaţia va trebui protejată. Pentru egalizarea variaţiunilor debitului sunt necesare baraje pe albia râurilor în munţi. Cu cât voim o egalizare mai bună a deibtului cu atât se cere a avea rezervoare mai mari deci baraje mai mari şi suprafeţe inundate mai întinse. Pentru reducerea cheltuelilor de investiţie în baraje trebue ca asestea să se facă în locuri înguste, gâtuite ale albiilor. Terenul pe care se construeşte baraje, treube să fie rezistent fără crăpături şi straturi permeabile pe unde să poată pătrunde apa.

In susul barajului albia trebue să fie largă pentru a putea acumula un volum cât mai mare de apă. Torenţii sălbateci care se varsă în râu vor trebui regularizaţi. O problemă importantă este aceea de a studia materialele cărate de râu şi posibilităţile de evacuare. Barajele au o deosebită importanţă în ansamblul de lucrări ale centrelor hidroelectrice.

Din vremurile de demult oamenii abăteau apele râurilor pe canale sau pe scocuri de mori. Materialele folosite la asemenea baraje sunt cele ce se găsesc la îndemână în regiunea respectivă de exemplu pari cari se bat pe două rânduri în albia râului. Pe pari se face împletituri şi între împletituri se pun bolovani, pietriş şi pământ. Aceste baraje rudimentare au durată foatre scurtă. In unele locuri se fac baraje de lemn sau din pământ argilos. Barajele sunt sensibile la baza lor deoarece acolo se produc pădrunderi de apă.

Barajele moderne se fac din zidărie sau betor. In Spania sunt baraje din zidărie care au durată de 300 de ani şi rezistă încă bine la apă. Barajele prezintă dublul avantaj al egalizării în debitul apei ce curge pe râu şi al concentrării căderii apei într'un singur punct. Apa din lacul format prin baraj e dusă prin conducte sau tuneluri săpate în stâncă până la un loc situat mai în vale unde avem deci o cădere şi mai mare. Pierderile de energie sé produc numai prin frécările pe pereţii conductelor prin care trece apa.

Din tunel apa trece într'un rezervor numit castel de apă având scopul de a amortiza oscilaţiile hidrodinamice în aducţiuni, provenite dela regulatorii turbinelor. Castelul de apă asigură centralei un mers normal.

In castel apa va fi din nou la nivelul apei din lac. Din castel apa coboară la uzine prin conducte de oţel. Uzina este dotată cu turbine de apă cari transformă energia căderii de apă în lucru mecanic.

Inainte de a ataca paletele roţii turbinei apa trece printr'un şir de ţevi îngustate care măresc foarte mult viteza apei.

Alternatorii cari produc energia electrică sunt pe acelaş ax cu turbina şi ei trimit energia pe reţele dé distribuţie la iluminat sau forţă motrice şi tracţiunea, după o prealabilă trecere prin staţiuni de transformare.

Acum când cunoaştem cum arată în prinicipiu o instalaţie hidroelectrică de folosire a energiei apelor în cădere să facem o scurtă privire asupra energiei utilizabile din ţara noastră.

La noi se pot construi uzine rentabile numai în regiunea muntoasă unde se pot bara apele făcându-se locuri de acumulare. In regiunea dealurilor instalaţiile hidroelectrice vor putea fi anexă a reţetelro de navigaţie interioară sau a reţelei de irigaţie.

Lucrările hidroelectrice din zona dealurilor sunt costisitoare din cauza marilor cheltueli de întreţinere a instalaţiilor, nisipul şi nămolul depus trebuind să fie mereu îndepărtate.

Studiile şi experienţele făcute asupra apelor noastre au dovedit că se pot instala în ţara noastră veste 550 uzine hidraulice. Desigur nu toate aceste uzine sunt şi rentabile ca investiţii de revenire a energiei éléctricé însă multe din ele vor schimba faţă ţării când vor fi realizate.

Uzinele se pot clasifica din punct de vedere al puterii instalate astfel:

- *uzine mici având sub 2000 KW putere instalată*
- *uzine mijlocii de putere cuprinsă între 2000—10.000 KW putere instalată,*
- *se pot instala aproximativ 350 asemenea uzine totalizând peste 1.800.000 KW,*

— *uzine de mare putere având între 10.000—100.000 KW putere instalată. Se pot instala aproximativ 130 de asemenea uzine totalizând peste 2.600.000 KW,*

— *supracentrele a căror putere depăşeşte 100.000 KW. Se pot instala 3 asemenea uzine pe Dunăre totalizând peste 850.000 KW.*

Din cele de mai sus se vede importanţa deosebită ce o au apele noastre în producerea energiei eléctrice. Cele 3 uzine depe Dunăre ar putea produce 6,8 miliarde KWO/an. Aceste uzine pot fi construite în vremurile actuale când structura statelor din Balcani s'a schimbat şi relaţiile dintre popoare s'au schimbat în relaţii de prietenie, colaborare şi ajutor reciproc. Acesté uzine pot da enegie României, Jugoslaviei, Ungariei şi Bulgariei. Dunărea prezintă avantajul unui debit suficient şi regulat chiar în timpul ernii.

Pentru Dunăre au fost făcute de foarte multă vreme studii şi proecte dar trecutele regimuri au închis în dosare toate aceste studii, dându-le uitării. Regimul democraţiei populare va face ca aceste proecte să devină realitate.

Cataractele Dunării se întind pe o lungime de 130 Km. între Moldova veche şi Baziaş. Navigaţia în acest sector se face în condiţii foarte grele cu toate lucrările executate de Ungaria după 1878. Canalele tăiiate pentru navigaţie au o lărgire de 60 m. In timpul apelor mici curentul în canale este foarte puternic ceeace necesită remorchere puternice şi secţionarea convoaielor între Turnu Severin şi Baziaş. Canalele sistează navigaţia în timpul nopţii şi deasemenea aproape complet la apele mici. Chiar dacă s'ar îmbunătăţi navigaţia în acest sector adâncind canalele ar rămâne totuşi o serie de defecte şi anume:

1. *Trafic redus,*
2. *Necesitatea de a avea în acest sector remorchere puternice.*
3. *Preţ ridicat al tronsportului din cauza investiţiilor în remorchere şi a pierderii de timp.*
4. *Adâncimea canalelor variabilă cu nivelul apelor.*
5. *Riscuri mari pentru convoaie care se angajează simultan sau se găsesc în curenţi de apă puternici.*

Toate aceste defecte pot fi remediate numai prin instalaţii de uzine şi creiarea de baraje. In acest fel s'ar putea îmbunătăţii navigaţia în cataractele Dunării şi în acelaş timp s'ar utiliza energia hidraulică din acest sector. Soluţia indicată de technicieni este aceea de a se creia baraje uzină prevăzute cu ecluze pentru navigaţie.

Toate aceste lucrări vor trece în scurtă vreme din domeniul studiilor în acela al realizărilor.

Cpt. Ing. Gr. Marteş

FLOTA ROŞIE

Cu ţel
A fost hulită...
Dispreţuită
De oameni groşi şi îngânfaţi
Inspăimântaţi
De idealul ce-l purta în nave de oţel.

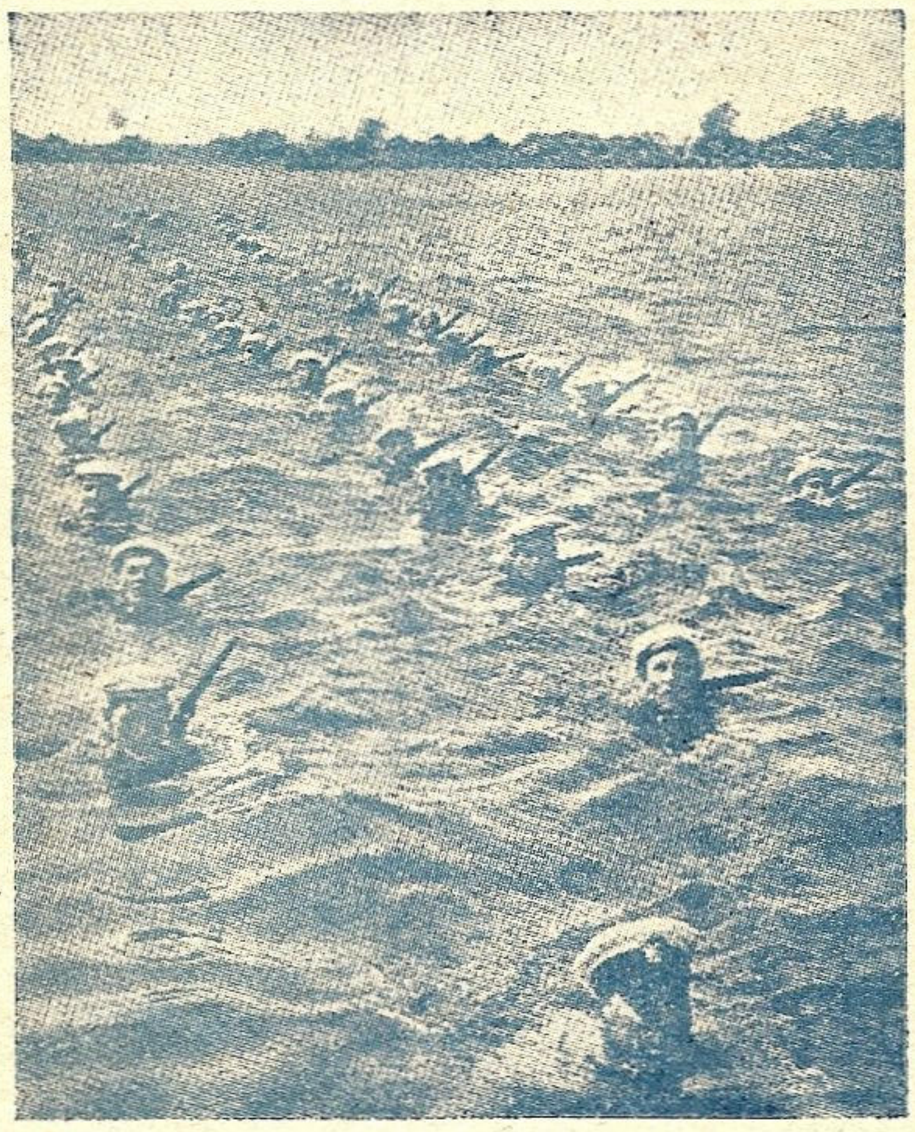
Iar ea
Flota vitează a miilor de muncitori,
Care, cu zâmbetul pe buze
Şi'n ochi purtând lumina înfrăţirii tuturor
A smuls povara grea
Povara grea, de plumb...
Acea a fascismului ucigător
Şi ne-a permis
Să respirăm
Iar liberi
Tuturor...

Cpt. Călin Bursan
din Marina Militară.

Fapte glorioase ale infanteriei de Marină Sovietică

Inceputurile infanteriei de marină sovietică datează de acum 423 de ani. Primul regiment special de infanterie de marină a fost înfiinţat în 1705, printr'un decret al Ţarului Petru I. Acest regiment se compunea din 1250 ostaşi, 70 subofiţeri şi 45 ofiţeri, având misiuni de apărare a coastelor şi servind ca element de şoc la debarcări şi abordaje. In afară de instrucţia de infanterie, trupa aceasta specială primea şi o pregătire marinărească.

Detaşamente de infanterie de Marină au fost întrebuinţate pentru prima dată în războiul ruso-german din 1760—1761. Atunci, cu prilejul cuceririi cetăţii Kohlberg, infanteriştii de marină ruşi şi-au arătat deosebita lor măestrie militară. In anul 1798, din escadra amiralului Uşakov, care opera în Mediterana,



O unitate de infanterie de Marină Sovietică în desfăşurarea unei operaţiuni.

făceau parte 1700 de infanterişti de Marină. Aceştia, împreună cu marinarii depe nave au debarcat şi au cucerit printr'un asalt viguros poziţiile depe insula Corfu, poziţii puternic întărite şi apărate de un efectiv de 4000 de soldaţi; pierderile detaşamentelor deâ debarcare ruse au fost de numai câteva zeci de oameni. In 1812, în timpul războiului cu Napoleon, infanteria de Marină s'a distins prin vitejie într'o serie de bătălii, fapt pentru care a primit cea mai înaltă decoraţie din acea vreme, Steagul Sf. Gheorghe.

In timpul războiului civil, detaşamente de marinari au luptat pe numeroase fronturi. Lenin şi Stalin considerau aceste detaşamente drept elemente de şoc şi le întrebuinţau totdeauna în sectoarele cele mai ameninţate sau mai importante. In 1918—1919 detaşamentele de marinari au alungat trupele nemţeşti din Ucraina, au luptat pe Volga în Urali, în Siberia şi Extremul Orient.

Cea mai mare şi mai importantă participare a marinarilor la luptele dela uscat s'a îndeplinit în timpul războiului pentru apărarea Patriei contra cotropitorilor hitlerişti.

Chiar în primele luni ale războiului, regimente de infanterie marină, special pregătite pentru lupta în regiunile maritime au luptat la Odessa, au luat parte la apărarea Sevastopolului, la Kerci, la coastele Crimeei, la Novorosisk, la Leningrad şi Murmansk. Deasemeni nele detaşamente de marină au luptat la apărarea Moscovei şi Stalingradului

Trăsăturile caracteristice ale Marinarilor care au luptat la uscat au constat din rezistenţă neclintită în apărare şi avânt nestăvilit în atac.

In situaţiile cele mai disperate, ei au reuşit aproape totdeauna să iasă învingători.

In perioada înaintării trupelor sovietice, detaşamentele de infanterie marină au dat din nou strălucite exemple de perseverenţă, în înlăturarea celei mai înverşunate împotriviri a inamicului.

Comandamentul sovietic a pus întotdeauna mare preţ pe avântul şi eroismul marinarilor. Aşa se explică faptul că brigăzile, regimentele şi detaşamentele de marinari erau incluse de obiceiu în componenţa grupărilor de şoc, încredinţându-li-se operaţiuni în cele mai importante sectoare. Este interesant de menţionat că în cursul războiului au început să intre în componenţa unităţilor de infanterie marină şi secţii de aruncătoare, artilerie şi chiar şi care de luptă. Curagioşi şi cutezători, strâns uniţi de serviciul în comun pe nave şi cunoscând technica complicată a acestora, marinarii îşi însuşeau cu uşurinţă technica şi tactica armelor de uscat şi le foloseau cu măestrie în luptă. Combinarea fericită între curajul neobişnuit şi cunoaşterea profundă a technicei, a fost temeiul victoriilor răsunătoare ale marinarilor, în luptele cele mai dificile.

Brigada de infanteriştii marinari de sub comanda Colonelului Bezverhov, alcătuită din voluntari din Flota

Oceanului Pacific, a eliberat peste 250 de localităţi şi a nimicit 25.000 de germani într'o scurtă perioadă de lupte ofensive într'unul din cele mai grele sectoare de luptă.

Marinarii generalului-maior Dubovtzev printr'o temerară operaţie de debarcare au dat o puternică lovitură liniei de apărare depe coasta Musta-Tunturi, ajutând astfel forţelor de uscat propriu zise de eliberare a regiunii Pecenga şi a părţii de nord a Norvegiei.

In aceste lupte, unitatea de sub comanda Colonelului Krâlov, ambarcată pe nave mici, vedete torpiloare şi şalupe, a debarcat la capul Maativuon. Printr'un asàlt vijelios, această unitate a tăiat avantposturile germane de poziţia principală de rezistenţă a lor şi atrăgând în luptă de contra-atac importante forţe, a contribuit la spargerea dispozitivului de apărare. In acelaş timp, un alt grup de infanterişti de marină a pătruns cu câteva vedete torpiloare în fiord şi a cucerit o poziţie de artilerie marină care împiedica apropierea navelor sovietice pentru debarcare.

Perseverenţa, priceperea şi inventivitatea i-a ajutat adesea pe marinari să învingă un inamic de 3—4 ori mai numeros. In timpul luptei dela capul Krestovâi, nemţii aveau într'un sector superioritatea categorică în mijloace de foc; prin ploaia de proectile, subofiţerul marinar Abdulvaleev, a pătruns prin flancul poziţiei germane şi scoţând din luptă servanţii unei mitraliere, a întors apoi mitraliera ajutând unităţii sale prin focul precis şi bine plasat. Un alt marinar, subofiţerul Efimov, s'a strecurat până la o cazemată de beton inamică, a nimicit cu ajutorul unei grenade şi cu baioneta pe servanţi şi apoi a deschis foc cu mitraliera germană din amplasamentul ei contra inamicului.

Infanteriştii de marină sovietici au săvârşit astfel numeroase fapte de arme, în timpul ultimelor lupte ofensive. Detaşamente de marinari au isgonit pe nemţi din zeci de oraşe şi sute şi mii de sate. Ei au pătruns cei dintâi de pe mare şi de pe uscat în Taganrog, în Mariupol, în Novorosisk, în Anapa, în Arhipelagul Moondzun şi în multe oraşe şi sate din regiunea Balticei.

O debarcare

Curajul şi vitejia, inventivitatea şi arta militară a infanteriştilor de marină, vor intra în istoria Marelui răsboi pentru apărarea Patriei, ca una din cele mai strălucite pagini... Poporul sovietic îşi iubeşte flota; el trimite în unităţile flotei pe cei mai buni fii ai săi. Luptând pe uscat, marinarii au îndreptăţit încrederea şi renumele lor, dovedindu-se demni de marea glorie de care s'a acoperit eroicul popor sovietic.

după Comandor Nikolai Ilin

Marea Neagră, Dunărea şi celelalte ape sunt surse mari de energie, care aşteaptă să fie valorificate.

Din trecutul naval al Românilor pe Dunăre

Cum puține sunt mărturiile scrise, până la o epocă relativ recentă, asupra trecutului nostru, mai puține sunt încă acelea privind legăturile noastre cu apa. Dacă numirile geografice ale apelor, uneltele meseriilor marinărești și pescărești și'n deosebi tezaurul neprețuit al folklorului arată c'am fost necontenit legați de apele ce udă pământul românesc, documentele și monumentele care să ne mărturisească aceasta sunt ceva mai rare sau încă necercetate.

Deaceea mai prețioase sunt aceste mărturii atunci când ele sunt găsite. Una din cele mai timpurii și interesante este aceea scrisă de Jean Wavrin, în care acesta povestește isprăvile nepotului său Waleran de Wavrin, căpetenie flamandă care la un moment dat în aventuroasa'i viață a ajuns și comandant de flotă pe Dunăre.

Partea ce ne interesează pe noi îmbrățișează întâmplările petrecute în Orient și Balcani, între 1440 și 1445, epocă tulbure ce a precedat cu puțin data căderii Constantinopolei.

In limba pitorească și cronicărească a epocei, partea aceasta începe prin a arăta lupta dusă de oștile Domnului Valahiei Velacque (Vlad Dracul fiul lui Mircea cel Bătrân) și Voevodul Transilvaniei Jehan Hoignacq (Ioan Corvin de Huniady) împotriva Turcilor Sultanului Moradbay (Murad II).

Cum acesta văzând că nu poate răzbi în țara Valahilor, „mult avută și bine înzestrată în bărbați viteji și voinici", recurse la înșelătorie și atrase pe Domn la Adrianopole cu vorbe de prietenie și jurăminte de credință, făcându-l după aceea prizonier și închizându-l în cetatea Galipoli.

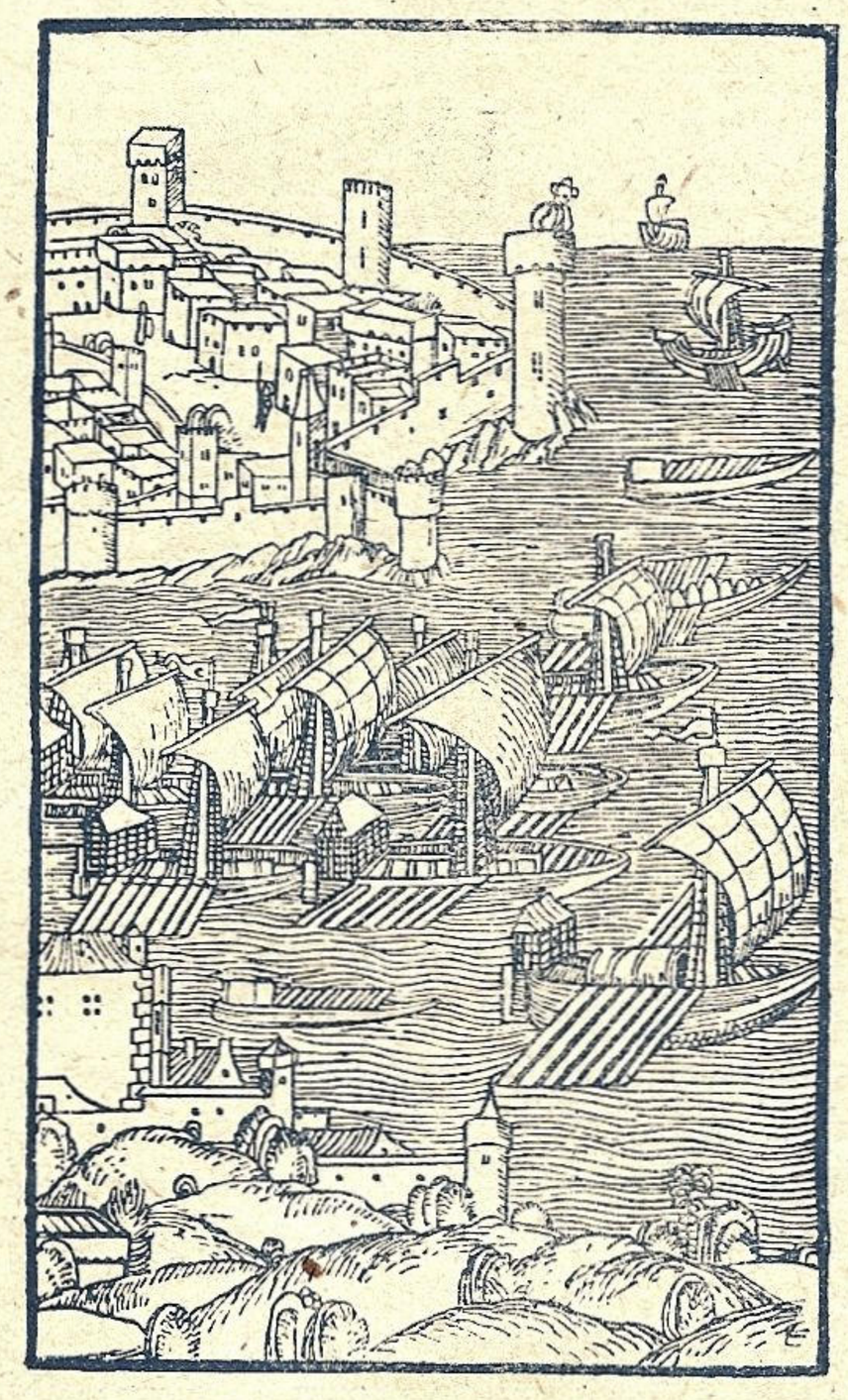
Intretimp Impăratul Bizanțului, strâns de toate părțile de Turci, trimise o ambasadă în Occident să ceară ajutor împotriva acestora. Ambasada, condusă de un oarecare Teodor Cristyno, ajunse și la puternicul Duce al Burgundiei căruia îi ceru nave, galere și soldați pentru apărarea Stâmtorilor, pentru libertatea navitiei cărora acesta avea mari interese.

Ducele armă trei galere, o galiotă, o mare navă de comerț și o caravelă, toate construite recent la Nisa. Papa promise și el ajutor și le ceru Venețienilor să i pue la dispoziție patru galere de ale lor, lucru ce aceștia îl promiseră.

Sultanul, având știri de pregătirile creștinilor, și despre alianța Transilvănenilor cu Valahii, eliberă pe Vlad, ce'l ținea închis de patru ani și'l repuse pe tron, cerându-i cuvântul că nu va mai lua armele contra Turcilor.

Anul 1443, fu trecut cu o campanie în Balcani a Ungurilor și Transilvănenilor conduși de Regele Ungariei și Corvin, care nu dădu mari rezultate. Escadra burgundo-papală condusă de Cardinalul venețiain Pietro Loredan și Waleran de Wavrin plecă către Orient la 22 Iulie 1443. La Galipoli stabiliră un fel de blocadă cu scopul de a intercepta transporturile ce Turcii le-ar fi făcut între ambele maluri ale Dardanelelor. Regele Ungariei, care aștepta acest ajutor naval și văzând că nu-i mai sosește, după ce trimesese deja un emisar la Roma în persoana legatului papal de pe lângă el, încheie pace cu Turcii, pace ce'i fusese oferită de aceștia care știau de sosirea flotei cruciate în Strâmtori.

Această pace stârni mare supărare îndeosebi la cardinalul legat care, grație manevrelor sale, reuși să o rupă, provocând un nou război, în vederea căruia se făcură mari pregătiri.



Galere venețiene din sec. al XV-lea.

Se adunară contingente ungurești, transilvane și poloneze, regele Ungariei fiind și al Poloniei. Vlad Dracul fu și el solicitat să trimită o forță, dar nu să vie chiar în persoană.

Curieri fură trimiși la flotă spre a-i indica rolul său: a împiedeca pe Turci să-și aducă grosul forțelor lor din Asia și Europa, interceptându-le transporturile prin Strâmtori.

Deși unii din comandanții navelor creștine și-au arătat părerea că această misiune nu poate fi executată atât timp cât Turcii țin ambele maluri, galerele fură împărțite cum se crezu mai bine. Turcii însă, dispunând și de ajutorul Geneovezilor, precum și o furtună mare care isbucnise în Marea Neagră și produsese

un puternic curent în Strâmtori, pe care galerele nu'l pute-au înfrunta decât la ancoră, reuşiră să-şi treacă trupele în timp de câteva nopţi. In unele părţi unde galerele îi deranjau mai mult, Turcii căutară să le doncască cu focul unei bombarde care cu sprijinul Domnului, a plesnit la a treia lovitură. Şi dacă ar fi atins o galeră din plin, ar fi trimis'o la fund, din pricina vremii, tăria curentului şi ajutorul diavolului", spune cronica.

Destul că Sultanul reuşi să'şi treacă toată armata şi, mânios de călcarea păcii deabea încheiate, plecă să'i întâmpine pe creştini. Adversarii se întâlniră la Varna unde, după un prim succes câştigat de Corvin, cavalerii unguri şi poloni, îndemnaţi de cardinal şi'n cap cu tânărul rege Ladislau, atacară impetuos şi temerar centrul Turcilor. Aceştia îi dovediră cu numărul, regele căzu de pe cal şi fu decapitait iar armata creştină se debandă.

Prin păduri, cei cari scăpaseră cu viaţă, o luară către Dunăre, singurul grup organizat care scăpă fu condus de Corvin.

Cardinalul, cauza în parte a întregului dezastru, se înecă la trecerea Dunării, cronica spune că de către Valahi.

Soarta regelui însă rămăsese o taină, martorii oculari erau confuzi şi nesiguri în afirmaţiile lor. După unii scăpase cu viaţă şi se ascundea în păduri, după alţii era închis într'un castel depe Dunăre. După alte ştiri ajunse la Constantinopole, unde escadra stătea la iernat, ajunsese la el acasă şi pregătea o nouă campanie pentru primăvara ce urma să vie.

Pentru lămurirea acestor svonuri, precum şi spre a-i fi de ajutor în caz că se adevereşte ştirea unei noui cruciate, Wavrin se hotărî ca'n primăvară să intre în Mer Majour (Marea Neagră) şi să urce şi pe Dunuoue (Dunăre) atât cât o fi navigabilă. In acest scop luă informaţii la Constantinopole dela doi marinari de prin acele părţi care'l asigurară că'n orice caz până la Brilago (Brăila) va putea urca cu navele

Wavrin ambarcă înainte de plecare o seamă de Unguri eliberaţi din prizonierat dela Turci şi intră apoi în Marea Neagră cu cinci galere din care două comandate de el personal o luară direct către gurile Dunării, iar celelalte trei porniră cu aceeaş destinaţie către Răsărit însă urmând să facă întregul periplu al acestei mări.

Cronica ne dă interesante amănunte asupra portului Pangala (Mangalia) puternic apărat de un dig puternic, lat de 30—40 picioare, ruinat pe alocuri însă.

Curând expediţia ajunse în Dunăre şi ancoră în faţa cetăţii Licostomo, situată într'un ostrov al Deltei şi ţinută de Valahi. Războinicii unguri debarcară şi se îndreptară spre Buda însoţiţi de Pierre Waast, visternicul flotei pe care Wavrin îl trimisese acolo ca plenepotenţiar al său. La Buda acesta încheie o convenţie militară cu Ioan Corvin, Regent al Ungariei, în care se specificau condiţiile colaborării între flotă şi armatele creştine. La întoarcere, Waast îl vizită şi pe Domnul Valahiei cu care încheie un acord similar. In timpul acestei absenţe a lui Waast, Wavrin eşi din Dunăre şi se îndreptă spre Caffa, în Crimeia, unde se reuni cu galerele cure urmaseră coastele Asiei Mici şi Caucazului.

Reintrară apoi toate în Dunăre până la Brăila unde sosi şi Waast cu veştile dela Buda. Din Brăila, cu o corabie care venise cu mărfuri acolo, Wavrin trimise ştire la Constantinopol cardinalului venetian să vie să-l ralieze cu galerele sale.

Odată toată flota reunită la Brăila, fiul Domnului valah îl conduse la tatăl său, aceasta întâmplându-se către finele lui Iulie 1445. „Domnul îi promise grâu şi care de transport întrucât avusese pace dela Turci pe timpul secerişului".

Apoi încheiară o înţelegere ca în timp ce flota va urma Dunărea, Domnul cu toată oastea sa să o însoţească pe ţărm.

Ca ajutor naval pentru a conduce grelele galere pe fluviu, Domnul urma să pue la dispoziţie „patruzeci sau cincizeci de vase numite manoques", care sunt dintr'o bucată, ca o treucă de porci, lungi şi înguste, cu mulţii Valahi înăuntru, într'una mai mulţi, într'alta mai puţini".

Curând apoi sosi şi cardinalul Loredan cu escadra sa, ceeace făcu un total de opt galere, iar, cum Corvin anunţase că nu poate fi gata decât către Septembrie, expediţia contra Turcilor fu pornită numai cu forţele de uscat ale Domnului şi cele de apă menţionate.

Flotila uşoară românească, comandată de către însuşi fiul Domnului fu de mare folos flotei aliate pentru recunoaşteri, treceri şi făcând legătura între flotă şi forţele de uscat. Ajunşi în faţa cetăţii Triest (Silistra): Românii din bărci prinseră un Turc care pescuia, dela care aflară că garnizoana era foarte numeroasă şi le pregătea o cursă, căutând să pară nepregătiţi.

O mare uimire a fost pentru Români velele galelelor, cu care bărcile lor nu erau înzestrate şi nu puteau pricepe cum dispăreau într'o clipă dupăce fuseseră mari şi umflate.

Lăsând Silistra, prea puternic întărită pentru forţele lor, forţele aliate ajunseră la Chastel Turquant (Turtucaia) pe care Domnul ceru să fie atacată prin surpriză. Cetatea fu luată de românii trecuţi pe malul drept cu bărciile lor ajutaţi de focul galerelor lui Wavrin fiind apoi incendiată iar garnizoana măceelărită.

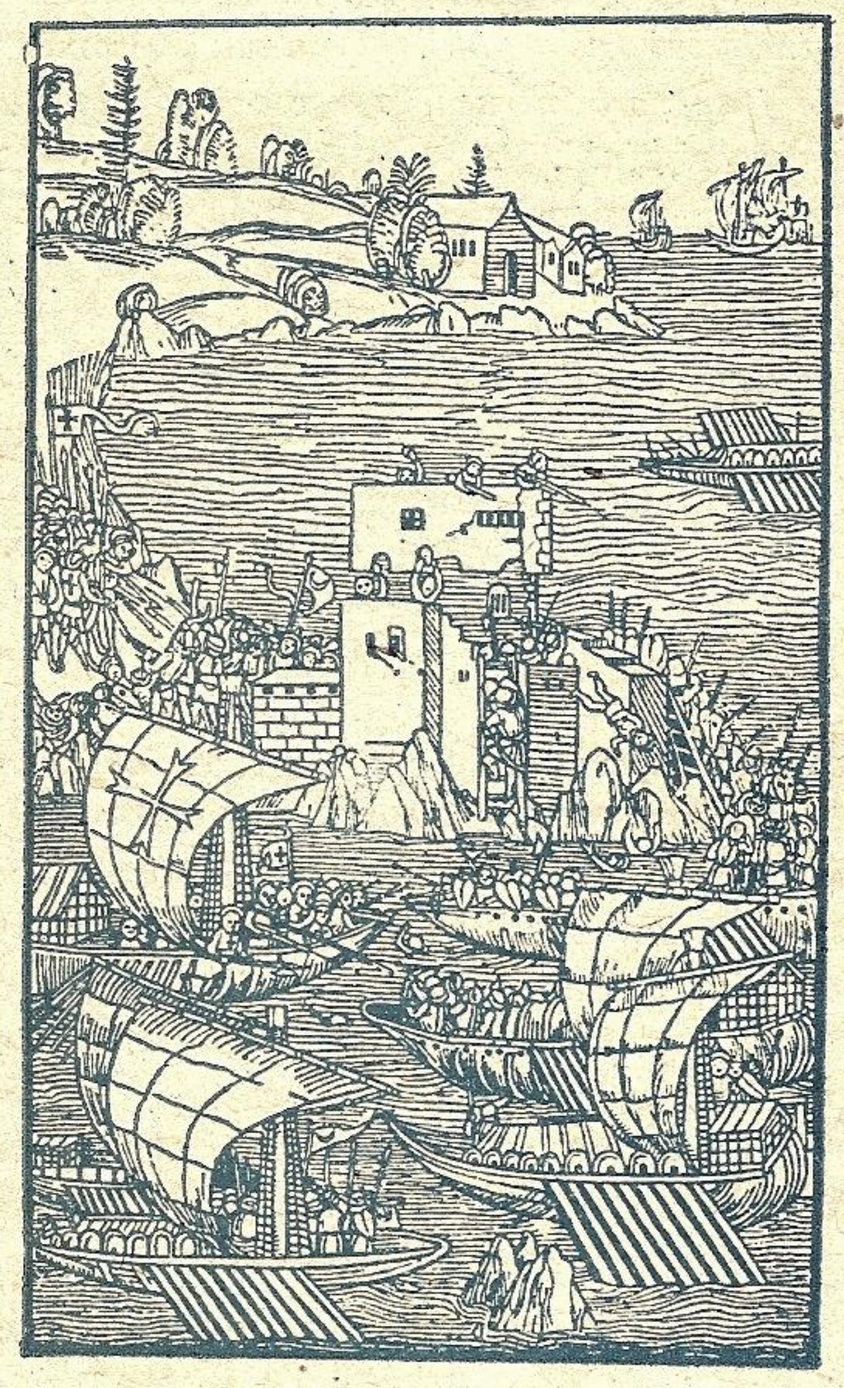
Isbucniră însă certuri dela împărţirea prăzii care fură lichidate de fiul Domnului şi Wavrin, apoi acesta avu un alt conflict cu cardinalul care din cauza unei întârzieri a galerelor sale, nu luase parte la cucerirea cetăţii.

Curând aliaţii ajunseră la cetatea Jeorgie (Giurgiu) aşezată într'o insulă puternic fortificată, pentru asediul căreia Domnul puse la dispoziţie două mari bombarde şi 6000 de oameni.

Burgunzii debarcară şi ei o bombardă cu care începură să bată cetatea, Asediul continuă cu incidetne diverse, eşiri de ale Turcilor, breşe făcute de tirul bombardelor, avarii de ale acestora. Cronicarul se vede că preţuia calităţile Românilor căci, la o eşire, a Turcilor care le ţintuiseră un tun, aceştia „care erau

oameni foarte valoroşi, se re ulesera şi respinseră pé Turci în cetate".

Cum bombardamentul nu dădea destule rezultate, aliaţii se hotărîră să întrebuinţeze altă tactică şi întreaga armată fu pusă să care lemne şi crăci care fură îngrămădiite lânjă zidurile cetăţii. Curând după aceea focul fu pus şi el se întinse la acoperământul turnurilor şi la casele din lăuntrul cetăţii care erau de lemn.



Galere din sec. XV-lea asediind o cetate.

Turcii încolţiţi se hotărîră să se predea şi'n acest scop subaşiul care comanda se prezentă Domnului spunându-i că ei predau cetatea cu condiţia să li se lase viaţa şi să le fie permis a se retrage pe malul bulgăresc.

Domnul acceptă şi degrabă alergă la Wavrin şi cardinal spre a-i ruga să accepte predarea. Graba Domnului avea şi altă cauză: voia să intre în stăpânirea cetăţii cât mai nevătămate spre a nu fi nevoit să o repare său reconstroiască. El îşi pledă cât mai bine cauza pe lângă capii aliaţi arătând importanţa strategică a cetăţii pentru întreaga Creştinătate precum şi faptul că mult îl costase pe tatăl său construcţia ei: „Nu e piatră din acest castel care să nu'l fi costat pe tatăl său un bolovan de sare...".

Focul fu stins şi Turcii fură trecuţi Dunărea cu aceleeaşii bărci ale Valahilor având la remorcă caii garnizoanei legaţi unul de altul de coadă. Domnul avea însă o socoteală personală tocmai cu acel subaşiu dela care acceptase predarea. Acesta fusese cel caré cu ani înainte şi călcându-şi cuvântul dat, îl făcuse prizonier şi'l făcuse să stea atăţia ani în puşcăria Galipolului.

Deaceea, voind să-i plătească aceasta dar nevoind să-şi calce legământul însărcină pe fiul său să-i plătească datoria. Acesta trecu Dunărea cu 2000 Valahi care, după ce Turcii părăsiră ţărmul fluviului, îi atacă într'o pădure şi'i masacră aproape pe toţii în cap cu subaşiul sperjur.

Luarea Giurgiului bägă atîta panică în Turci încât cei din Rossico (Rusciuc), văzând flota ancorând în faţa cetăţii lor, o evacuară şi'i dădură foc.

Populaţia din împrejurimi, compusă din Bulgari, văzând sosirea forţelor aliate, îşi strânse tot avutul pe care şi ceru Domnului voie să se retragă pe ţărmul stâng, al Valahiei. Turcii însă, care nu puteau vedea cu inima bună cum li se goleşte ţara de robi, îi respinseră spre interiorul ţării şi'i asediară pe un munte unde aceştia se refugiară. Domnul trecu patru mii de luptători care respinseră pe Turci, eliberară pe Creştini şi cu ajutorul acelorași manoci româneşti îi trecu Dunărea, în număr de 12.000 cu femei şi copii, vreme de trei zile şi trei nopţi, scăpându-i astfel de robia turcească.

Domnul, foarte mulţumiit de aceste achiziţii, mulţumi capilor flotei spunându-le că dacă n'ar fi decât faptul că au scăpat atâteaa suflete merită truda şi călătoria făcută.

Armata şi flota îşi continuară drumul şi sosiră în faţa Nicopolei, în faţa căreia se găsea un turn rotund bine fortificat ţinut tot de Turci (Turnul-Măgurele). Intre timp Wavrin, depe urma unei răni primite la Turtucaia, căzute la pat şi nu mai putea părăsi cabina. Aici veni să'l găsească Domnul spre a se sfătui cum să cucerească turnul pe care'l asediaseră.

Intr'o zi Wavrin fu vizitat la bord de dascălul fiului Domnului, bătrân de 80 ani, care, arătându-i pe fereastra cabinei îi explică locurile unde, cu mai bine de jumătate de secol înainte avusese loc bătălia dela Nicopole, cum el însuşi se afla pe lângă sirele de Coucy, care mult iubea pe Valahi, cum fusese prins de Turci şi rescumpărat de Genovezi dela care învăţase limba în care se înţelegeau ei acum.

Pe când tocmai îi povestea acestea se anunţă sosirea Ungurilor care conduşi de Ioan Corvin, acum şi Regent al Ungariei, veneau la întâlnire, conform înţelegerii semnate la Buda. Corvin, cum sosi pe ţărm, cu o barcă veni la bordul galerei lui Wavrin. Cei doi căpitani însă, cu toată nerăbdarea care'i însufleţea nu se putură îmbrăţişa aşa curând căci Corvin, îmbrăcat în armură, nu putu intra din această cauză în cabina lui Wavrin, neîncăpând pe uşe şi trebui să schimbe de costum.

Cum asediul turnului dura deja de 15 zile şi nici o tactică întrebuinţată nu le venea de hac Turcilor din el, căpeteniile fură de acord să-şi continue expediţia în susul fluviului până la gura Jiului unde Corvin avea concentrate numeroase vase plate de transport pe care special pusese să fie construite şi scoborîte la vale pe acest râu.

Şase zile puse armata şi flota ca să parcurgă această distanţă, Turcii însoţindu-i în mare forţă pe malul lor.

Galerele şi bărcile fură folosite pe timpul nopţilor

FURTUNA PE MARE

Aeolus isbeşte cu lancea'ntr'o coastă a muntelui gol
Lăcaş al strunitelor vânturi haine, astfel deschizându-l
Şi ele zorite pornesc cu vuet năpraznic, în stol
Pământul întreg într'o clipă'n vârtej cuprinzându-l
Eurus şi Notus şi Africus cel plin de temute furtuni
Acum peste mare s'aruncă şi iscă un clocot de valuri
Ce creşte năvalnic... şi-apoi răscolesc liniştite genuni,
Uriaşe talazuri furioase din larguri aduc către maluri
Şi nori plumburii ce grăbiţi se întind ind în văzduh, până'n zare
Răpind marinarilor astfel şi cerul şi-a zilei lumină.....
O noapte cumplită, urâtă şi neagră se-aşterne pe mare...
Şi urlă furtuna'n catarge şi bezna de vaet e plină...
La scurte răstimpuri, clipind, un fulger despică tăria
Şi tunetul bubue groaznic... şi moartea pândeşte pe-aproape,
Aeneas cuprins de fiorii de teamă. uitându-şi mândria
In faţa urgiei pornite din cer peste-adâncile ape,
Cu jale grăeşte: „Ferice de-acei ce-au murit în război
In ochii părinţilor lor, sub zidurile'nalte la Troia,
Aşa cum căzut-a Sarpedon şi Hector... şi-atâţia eroi...
Căci astfel fusese sortit, împlinindu-se zeilor voia...
Dece Diomede -am scăpat cu viaţă din mâinile tale,
Tu cel mai viteaz dintre Greci şi'n lupte mereu cel mai tare...
Mai bine cădeam colo, pe unde, în apele sale
Simois târăşte mulţime de trupuri şi coifuri spre mare"...
Dar iată, pe când se jeleşte, că vine şi vântul de Nord
Şi vâslele toate le frânge şi rupe catarge şi vele...
Năvală dă apa prin găuri şi nave -aplecate'ntr'un bord
Sunt luate de valul sălbatec şi unele duse spre stele
Pe creste de valuri, iar altele'npinse'n prăpastii adânci...
Pe trei dintre ele, în joacă, nebunul de Notus le'npinge
Pe-ascunsele -Altare... şi'n ţăndări le sfarmă de stânci...
Vicleanul Eurus, pe aitele trei, de funduri le-atinge
In vaduri cu prunduri şi-apoi în nisipuri le-astupă cu totul...
O navă cu cei din Lyceea, de-Orontes cîrmaciul condusă
E'ntoarsă de-ul val, iar altul cu creasta loveşte în pupă
Şi-l trage pe-Orontes în valuri; A loc se scufundă'n vâltoare...
Priveşte cum nava'nvârtindu-se'neneas cu groază nespusă
Iar marea, de arme, de trupuri şi resturi de navie e plină...
Comorile Troei, purtate cu trudă, plutesc la'ntâmplare...
Furtuna a pus peste toate şi tot, stăpânire deplină...

după AENEIS Cartea I-a vers 80—120 (Virgilius)

de Cpt. N. Marinescu

Cu remorcherele dela Genova la Constanța

In opera de reorganizare și reconstrucție a navigației noastre pe lângă construcțiile și reparațiile de vase ce se execută în șantierele naționale, atât Dirctia Géneral'ă P.C.A. (Porturi și Căi de Comunicație pe Apă) cât și Societatea „Sovromtransport" au comandat și în șantierele străine vase moderne.

Astfel primele sosite în țară au fost patru remorchere cu motoare destinate manevrelor de port.

Trei dintre ele au fost construite la Genova în „Cantieri del Mediteraneo" având motoare „Ansaldo" de 600 HP, 30 m lungime, 7,30 lățime și 3,40 m pescaj și 10 noduri viteză, două rămânând Direcției Porturilor Maritime Constanța din P.C.A. și unul în lucrare la „Sovromtransport".

Al patrulea cu aburi a fost construit la Veneția în „Cantieri e Ufficine Mecaniche" având 28 m lungime, 7 m lățime, 3,60 m pescaj, 700 HP și viteză de 10 noduri, rămânând tot Direcției D.P.M. din P.C.A. pentru manevrele de port.

Redăm un scurt reportaj după rapoartele de voiaj din Italia în România.

Remorcherele românești 162, 163 și 164 în dimineața zilei de 15 XI, ridică ancora din portul Genova cu destinația Constanța, cu încercate echipajii românești, sub comanda comandanților Alexandru Filipan, Virgil Gheorghiu și Petre Popescu.

Plecarea se face pe o mare cu hulă, vântul bătând destul de puternic de forța 5, dinspre Sud West.

Vasele ușoare tanghează și rulează într'un dans continuu, îmbarcând prin prova pachete mari de apă.

Navigând spre insula Corsica, uscatul rămâne în urmă pierzându-se din vedere, până după mijlocul zilei, când se trece Cap Corso punctul cel mai nordic al Corsicei.

Drumul se continuă dealungul insulei cu prudență, în zona barajelor de mine.

Coasta înaltă se ridică din mare cu vârfuri muntoase, ce se profilează ascuțit în culori închise pe cerul clar.

Coasta dantelată cu numeroase golfuri, este presărată cu zeci și sute de puncte risipite pe suprafața apei, bărcile pescarilor.

Spre miezul nopții eșind din zona barajelor de mine, remorcherele se îndreaptă în largul Mării Tiréniene spre strâmtoarea Messina, navigând relativ liniștit, o zi și o-noapte, cca 300 mile între cer și apă.

Inaintea Messinei în dreptul insulei Stromboli, din arhipelagul insulelor Lipare, vântul se înteţeşte din ce în ce ajungând de forța 6—7, dar remorcherele țin bine marea, avansând cu șapte, opt mile pe oră, deși rulează puternic îmbarcând prin borduri pachete de apă.

In dreptul insulei Stromboli, vulcanul cu acelaș nume fumează spre cer liniștit un fum înalt și negricios.

La poalele lui, sătulețe tupilate își rânduesc casele albe cu acoperișurile plate, în ale căror margini în timp de ploae se strânge apa.

Cu toată regiunea plină de sate pescăreşti, de astă dată vremea le-a făcut să se adăpostească în portuleţele coastei. Un singur vas se încrucișează în drum venind dinspre Messina. Luptând cu valurile încerca să se îndrepte înspre Sardinia.

In ziua de 17 brăzdând marea devenită ca un lac închis toate trei remorcherele intră în strâmtoarea Messina și spre seară ancorează în portul Messina pentru o verificare la motoare; după câteva ore intră și vasul care se încumetase să se îndrepte spre Sardinia și care se înapoia la adăpost.

Orașul Messina frumos, inundat de portocale, poartă la tot pasul grelele urme ale războiului.

Un tanc mic de cca. 500 tone, ancorat lângă remorchere, îngrijit și curat părea că transportă benzină, dar încercând un împrumut, timonierul român trimis se întoarce numai cu două sticle; era însă vin negru de Sicilia, prețioasa încărcătură a tancului.

In ziua de 19 cu toate verificările terminate, la orele 17 remorcherele ies din strâmtoarea Méssina cu destinația Matapan, lăsând în stânga și în urmă măreţul vulcan Etna; marea cu hulă ușoară și timpul relativ bun.

Spre miezul nopții se dublează Cap Spartivento, din Sudul peninsulei Italice.

Până la Matapan (distanță de 360 mile) timp de

două zile și două nopți între cer și apă, remorcherele noastre se întrec în mătănii continui făcute mării.

Balansul nu îngădue gătitul mâncării calde și conservele constituesc alimentarea generală.

Ziua de 21 XI marchează o înrăutățire a timpului vântul fixându-se temeinic dinspre Nord, de forța 7—8. Vasele tanghează puternic și cu mare greutate esté trecut spre prânz Capul Matapan din sudul Greciei.

Vântul ține puternic și în ziua de 22; după o adăpostire în baia Vanita, drumul continuă în bune condițiuni prin arhipelagul de Sud și de Nord pe un timp frumos și mare calmă, între sumedenii de insule, mai toate stâncoase abrupte și sterpe. Sunt trecute Dardanelele, Marmara și intrând în frumosul Bosfor în dimineața zilei de 25 toate trei remorcherelé ancorează la Istambul.

Escala e de scurtă durată, timpul strict necesar a se lua meteorul și toate informațiile asupra navigației în Marea Neagră și terminarea pregătirilor pentru continuarea drumului.

Nerăbdarea ajungerii crește în raport invers proporțional cu apropierea de casă.

La 25 la prânz, ancorele sunt ridicate eșind din Bosfor. Vântul puternic din Sud Est de forța 6—7 agită marea cu valuri înalte, vasele tangând puternic și îmbarcând apa prin prova.

Inaintarea se face cu greu și după două ore se decide întoarcerea și intrarea la adăpost în Bosfor, la ora 17 aruncându-se ancora la Buiuk Deré.

A doua zi, la 26 de dimineață căzând vântul, se reia drumul în Marea Neagră, ocolind barajul de mine din fața Bosforului. Dar vântul ce bătea slab dinspre Sud Est se întărește din nou trecând prn Sud—Sud West, West—Nord West, ajungând de forța 7—8 iar marea agitată în valuri muntoase. Vasele tanghează din nou puternic, îmbarcând pachete mari de apă. Vasele țin la capă menținându-se cu greutate în val, spre a nu fi isbite din borduri.

A doua zi, la 27, în zori, vântul mai scăzând se revine încet la drumul normal. La orele 9 dimineața drumul este schimbat spre coastă pentru intrarea în port. Peste o oră pilotina portului ese în întâmpinare, ancorând împreună în port.

Astfel, intrând în port după 12 zile de călătorie dificilă, Genova—Constanța, încercatele echipaje ale remorcherelor și-au dovedit cu prisosință, devotamentul și priceperea, iar remorcherele noastre calitatea motoarelor și navigabilitatea.

Coresp.

Crepuscul la Tomis

Pe mare'n asfințit...
Și vântul
Imi poartă barca pe cărarea
Pe care soarele și marea
Se'mbrățișează cu pământul!...

Din larg,
Ca niște mici fragmente
Desprinse din albastrul infinit,
Inamoratele sirene
Apar cu gesturi indecente
Și'n cinstea mea, încep să'noate
Pe spate,
Cu câte-un far aprins sub gene,
Ce-mi luminează'n asfințit
Temutul semn de întrebare
Cu care marea m'a'nfrățit...

Iar eu —
Pornit în căutarea
Frumosului din suflet
Și din rime —
Un vagabond pe care marea
M'a scos de păr, din adâncime
M'avânt din nou în infinit...

Și convertit
De dragul unei simple jucării
M'agăț cu mâinile de astrul
Ce ca un pescăruș rănit,
Își moaie aripa'n în albastrul
Crepuscularei agonii !...

ION MINULESCU

ca să treacă detaşamentele pe celălalt mal, care susţinute de focul tunurilor şi culevrinelor şi sunetul trompetelor băgară panica în Turci care abandonară armele şi bagajele.

Odată flota ajunsă la gura Oltului, întreaga armată a Valahilor şi Unjurilor fu trecută pe malul drept vreme de două zile şi două nopţi şi pusă în ordine de bătae sub comanda lui Corvin. Turcii însă, de data aceasta, refuzară bătălia şi adoptară tactică retrăgerii, arzând şi nimicind totul în urma lor.

Când Corvin văzu acea ta şi cum era lipsit de orice fel de aprovizionări, dădu ordin de retragere pe malul stâng şi convocând pe Wavrin şi pe cardinal le făcu cunoscut că el se consideră şi îi consideră achitaţi unii faţă de ceilalţi conform pactului înheiat între ei iar, pentru flotă, părerea lui e că este mai bine pentru ea să se retragă din Dunăre înainte de sosirea îngheţului, care se anunţase deja.

Comandanţii flotei se interesară dacă nu cumva se află în susul fluviului vreun oraş sau cetate care să le dea adăpost lor şi galerelor pe timpul iernei.

La răspunsul negativ ce primiră, arătându-şi marele lor regret că nu putuseră face mai mult, se despărţiră de Domnii Valahiei şi Transilvaniei şi luară drumul de întoarcere, scoborând Dunărea.

Făcând escală la Constantinopiol, unde fură bine primiţi de Impărat, flota se reîntoarse la Veneţia unde fu dezarmată, iar Wavrin, după o vizită la Roma se întoarce lângă stăpânul său Ducele Burgundiei.

Cam acestea ar fi, foarte pe scurt, întâmplările relatate de cronică care pierde mult din savoare şi valoarea sa-literară povestită pe limba noastră de toate zilele. Asupra valoarei sale istorice s'au oprit mulţi cercetători români insistând îndeosebi asupra evenimentelor politice şi militare relatate. Găsim însă că puţin s'au relevat preţioasele ştiri ce ne sunt aduse în legătură cu Românii la Dunăre.

Cronica ne confirmă posesia de către Ţara Românească a unui port maritim, care deşi aşezat la gura fluviului, joacă rol de schelă de schimburi internaţionale, ca dealtfel şi Brăila legată cu Constantinopolul şi restul lumii printr'un curent continu de mărfuri şi călători.

Şi interesul depărtatului duce burgund, după bunul obicei al acelor vremi, nu va fi fost să'şi trimită flota şi oştenii numai pentru a câştiga lauri în slujba Crucii ci şi interesele comerciale ale bogatelor cetăţi comerciale ale Ţărilor de Jos aflate sub oblăduirea sa.

Intr'o epocă în care artileria făcea abea primii paşi şi Dunărea constituia încă un formidabil obstacol vedem pe Români adunând o flotă capabilă să transporte armate întregi de pe un mal pe altul, sau populaţii întregi cu bagaje şi merinde ca trecerea Bulgarilor, primiţi de Vlad, în Ţara Românească. Putem deduce că întreaga cărăuşiei a fluviului, în partea sa cea mai importantă era făcută de Români, cum ne arată incidentul înecării cardinalului sau declaraţia Domnului că pietrele Giurgiului costaseră tot atâţia bolovani de sare. Era probabil vorba de sarea ce fusese transportată în Bulgaria în schimbul pietrii aduse de acolo din carierele ce şi azi sunt exploatate.

Dar ce erau aceste „manocques", de care Wavrin se arăta atât de minunat, cărora le laudă calităţile şi de care se vorbeşte continu în operaţiile militare ale flotei. Ce erau aceste bărci repezi, înguste, cu mulţi vâslaşi, care puteau urca împotriva curentului luând înaintea galerelor veneţiene cu multe rame, cunoscuté ca cele mai repezi nave ale acelor vremi?

Nu avem din câte cunoaştem, nici o altă descripţie a lor, nu dispunem de nici o imagine sau gravură. Modesta opinie a subsemnatului este că este vorba de o ambarcaţiune apropiată de monoxila primitivă, cunoscută apoi şi din scrierile cronicarilor bizantini, lungă şi îngustă pentrucă era deobicei cioplită dintr'un singur trunchi de copac.

Că putea lua numeroşi oameni înăuntru era deasemeni posibil întrucât bătrânii codrii de stejar ce se întindeau atunci până'n malul fluviului, cu prisosinţă furnizau trunchiuri puternice. Este vorba în definitiv de o ambarcaţiune al cărui urmaş degenerat este cinul nostru de azi, barca primitivă a bălţilor Dunării şi a râurilor sale afluente.

Manocile acestea, cinuri puternice cu mulţi vâslaşi, într'al XV veac au făcut apoi loc treptat, odată cu introducerea construcţiei cu coaste şi scânduri, altor tipuri de nave care le-au luat locul.

Destul de important este pentru noi şi faptul că ambarcaţiunea de care vorbim este descendenta directă şi abea evoluată a primei ambarcaţiuni a omului înfruntând apa: trunchiul de copac mânat pe apă cu o cracă de arbore. Nu este deci prea îndrăzneţ să conchidem că această primitivă ambarcaţiune, apărută simultan sau aproape în diferite centre de civilizaţii primitive, a navigat şi pe Dunăre din cele mai vechi timpuri, premergătoare chiar Sciţilor, Geţilor şi Dacilor. Faptul că într'al XV veac găsim această ambarcaţiune şi nu alta a cărei origine să ne poată face să bănuim că a fost importată de undeva cât şi faptul că o găsim atât de îndemânatic întrebuinţată de Români, atât în scopuri pacinice cât şi militare, ne fac să credem cu convingere într'o permanenţă a legăturii între băştinaşi şi acest tip de ambarcaţiuni.

O latură interesantă este aceea a construcţiei, posésiei şi echipajelor acestor ambarcaţiuni. Ele nu sunt construite la ordinul Domnului, nu erau proprietatea lui, iar echipajele nu erau date de oastea regulată. Pentru cele mai mari ele erau proprietatea în dévălmăşie a comunităţilor dunărene şi concursul incidental ce'l dădeau se datora caracterului naţional al luptei de apărare împotriva Turcilor.

Constructorii lor cât şi echipajele atât de îndemânatice, lăudate de Wavrin, un cunoscător în materie, erau recrutaţi din populaţia aşezărilor româneşti de pe malul fluviului, din lumea pescărească şi marinărească a schelelor de grâne, a bălţilor, cu gârlele şi cotloanele lor, din lumea măruntă şi de temelie a neamului care şi-a împletit de totdeauna destinul său cu acel al Dunării.

Călin Eugen Botez

Colţul pescarului amator

Carte de pescar

Colindam astfel văile prin iarba parfumată, săream peste maluri prăbuşite, mă cocoţam pe stânci lunecoase intrând prin albiile sălbatece ale unor afluenţi: Brătcuţa, Iadul, etc. Observam, experimentam, notam.

De nenumărate ori, am cumpărat păstrăvi şi lipani şi, în ascuns le-am făcut disecţie. La unii păstrăvi am găsit mici guvizi, alături de libelule albastre şi cosaşi. Lipanii aveau numai musculiţe negre, roşii, albe; dealtfel acest peşte, deşi poate atinge un kilogram, are gura foarte mică şi delicată. Salturile lui sunt întoarceri semicirculare; apucă prada, întorcându-se cu burta în sus, în felul rechinului. Păstrăvul prinde musca sărind — săgeată vie — afară din apă, la înălţimi destul de mari.

După căştigarea cunoştinţelor de mai sus, am început să pescuesc, întrebuinţând metode şi momeala cât mai aproape de realitate. Păstrăvul şi lipanul sunt peşti cărora le place locurile singuratice şi liniştite, unde curentul apei are oaze de potolire. Auzul şi văzul foarte desvoltate, ajutate de instinct de apărare şi de un simţ al primejdiei mereu încordat, fac pescuirea lor foarte anevoioasă pentru cel neiniţiat şi nepregătit în amănunţime.

Englezii spun că trebuesc 11 ani de ucenicie pentru vânarea păstrăvilor. Mie nu mi-au trebuit chiar 11 ani; mi-am pierdut însă şapte veri, de observaţie şi experimentare.

Pescuitul păstrăvilor şi al lipanilor cere călătorirea dealungul apelor, de sus în jos. Arunci cârligele de sute de ori, în diferite locuri. Iţi trebue deci o vergea uşoară, subţire şi rezistentă. Nuiaua de alun, necojită, întruneşte toate aceste calităţi. Nu trebue cojită, deoarece albul acela, nefiresc, se reflectă în lumina undelor şi deşteaptă simţul de alarmă al păstrăvului. Un şnur de mătasă, cât mai subţire şi apropiat de culoarea apei, completat până la cârlig cu o bucăţică de gută, (strună albastră) completează undiţa perfectă.

La această undiţă trebue să adaugi cunoaşterea îndeaproape a locului unde pândeşte păstrăvul şi lipanul şi momeala cea mai potrivită luminei şi orei la care pescueşti. Umbli în tăcere, înarmat cu toate acestea şi... dacă are păstrăvul sau lipanul dispoziţie, gustă din momeală.

Greutatea procurării variatelor musculiţe, a făcut ca păstrăvarii să şi le construiască singuri, unii după musculiţele reale cunoscute păstrăvilor, alţii după fantezie. S'a creiat astfel o adevărată industrie a musculiţelor. Istorisirea împrejurărilor în care au fost create, aceste muşte, ar umple volume întregi, extrem de interésante. Botezarea lor, cu numirile cele mai extravagante, dovedeşte pe lângă fantezia creatorilor şi un humor sănătos.

Pescuirea păstrăvilor şi lipanilor se face, obişnuit, pe apă limpede, dimineaţa, înainte şi după răsăritul soarelui şi după amiază, târziu spre apus şi chiar după ce s'a întunecat bine. Prinzi atunci, păstrăvul mai ales, la apă mică şi liniştită, unde se retrage pentru noapte. In apă tulbure şi după ploaie, nu se poate pescui.

Toate regulele notate mai sus, sunt răsturnate uneori însă de capriciul peştelui. Am pescuit păstrăv în apă tulbure, mâloasă, imediat după ploaie. L-am prins deasemenea într'un vad al buclei Crişului ce trece prin mijlocul satului Bratca, într'un loc unde se scăldau copiii şi bălăceau raţele. Pe vreme bună, apă limpede lumină cenuşie, loc minunat n'am prins totuşi nici un lipan, deşi am schimbat zeci de musculiţe. Lipanii săreau la muscă, se jucau cu ea, o loveau cu coada şi se dădeau de-a tumba; zeci de lipani, mari şi frumoşi, verzi, cu spinarea neagră şi cu burta albă. Dece nu muşcau? Erau după vreo masă copioasă, sau în călătorie de nuntă? Cine poate şti?

Pentru fabricarea muştelor, în afară de îndemânare, trebue să ai gustul armoniei culorilor; musca să atragă prin formă şi vioiciune — să trăiască. Penele subţiri şi lungi depe gâtul şi şoldurile cocoşului sunt cele mai indicate prin culoarea şi rezistenţa lor. In localităţile de popas ale drumurilor mele pescăreşti — eram spaima cocoşilor. Mă cunoşteau dihăniile dela distanţă şi preferau să sară în Criş, decât să se lase prinşi şi jumuliţi. Urmăream însă zilele de târguri şi ferchezuiam cocoşii aduşi spre vânzare — alegându-mi, în schimbul unei mici compensaţii, penele de culorile cele mai variate, dela alb până la negru.

Cârligul, bine legat de strună, este îmbrăcat în mătase de culoarea dorită. I se adaugă apoi antene şi aripi, din penele cele mai potrivite muştei alese.

Imi creasem în felul acesta muşte negre, roşii, cenuşii, albe, pestriţe. Reuşisem să fabric chiar un cosaş verde şi o libelulă albastră.

Acest variat insectar artificial era mereu experimentat, înlocuit, complotat şi perfecţionat. Nu rareori visam câte o muscă stelară; a doua zi încercam reconstituirea minunăţiei visate; ea se nimerea cea mai bună momeală. Pescarul primea indicaţii ancestrale şi ajutat de fantezie, creia musca aşteptată de păstrăv.

Pescuesc rațe

Venisem la Bratca înarmat cu sculele cele mai bune, pe care le găsisem la București. Șnururi fine și rezistente de mătasă, guțe subțiri și groase, muște fabricate în Anglia, cârlige galbene franțuzești și pripoane lucrate cu multă îngrijire. Nimerisem însă o vreme întunecată și rece. Crișul venea mai repede ca de obicei: era tulbure gălbui și crescuse peste maluri. Ploi mărunte și prelungite, până la zece zile, îmi măcinaseră răbdarea și voia bună.

Nu se putea pescui în Criș. Afluenții: Brătcuța, Jadul, se tulburaseră și erau inaccesibili din cauza noroiului clisos; care-ți prindea piciorul în menghină. Dealurile împădurite te indispuneau prin ceața umedă. Minunata vale a Brătcuței, cu variate deschideri și strângeri repezite între dealuri, vuia galben, înfiorând singurătatea.

Trebuia să fac ceva. Pentru descătușare, mi-am pregătit un pripon sdravăn, cu râme, și l-am aruncat într'o seară în brațul Crișului, abătut la cele două mori din sat. Știam că aici apa nu-i prea adâncă, dar curge repezit, iar albia prezintă ici și colo variații bruște de nivel, șanțuri și gropi, în care mrene mari dormitează, mișcând agale mustățile.

După ce am priponit capătul liber de un țăruș bătut adânc lângă un arin, am plecat liniștit spre casă în așteptarea unei dimineți copioase.

Nu se luminase încă bine de ziuă, când am pornit nerăbdător spre locul cu pricina. Era o ceață rece. Mergeam grăbit pe o potecă șerpuită printre lanuri de grâu. Spice grele de rod și apă își culcau oboseala lângă maci galbeni și roșii, uitați de soare.

Incă de departe, m'a surprins o plescăială nefirească și măcăieli sugrumate. Grăbii pasul și iată tabloul: două rațe gospodărești, de toată frumusețea, se sbăteau, descriind cele mai curioase acrobații de sbor și înot, în spațiul limitat de lungimea sforii priponului. In bietele pliscuri sângerânde, cârligele mele bine prinse, săpaseră răni dureroase. Am eliberat rațele, și... n'am mai încercat pripoane, în mijlocul raiului rățesc.

Traian Ionescu
din Dir. Hidraulică P.C.A.

Martie 1945

In memoria marinarilor depe șalupa „Cătina" a Serviciului Hidraulic P. C. A., scufundată pe Dunăre în punctul Ostrovul Corbului în Martie 1945.

Pe coame de valuri trufașe,
In trâmbe de ceață-argintie,
Când apa se sbate vrășmașe,
Un trup de șalupă sglobie,
Din portul lui Sever Cetate,
Pe aripi de vânt ondulate,
S'avântă pe Istrul ce'nvie
Talazuri, vuind sbuciumate.

Veghind la mașini și pe punte
Voinicii căliți în furtună
Rămân la posturi să'nfrunte
A vremii pornire nebună.
Danubiul e'n sbucium gigantic
Șalupa se'nalță pe valuri
Ecoul se sparge de maluri
Din vuetul apei sălbatec

Din sate departe căminuri
Neveste, copii îi așteaptă
La posturi de veghe sunt singuri
Cu larma de valuri năpastă.
Tovarăși de muncă din vremuri
De tineri plecați dela glie
Luptând cu a apei urgie
Pornesc înainte prin volburi

Mașina vuește gemând din greu
Furtuna se sbate năprasnic
Căldarea-i în clocot mereu
Nava-i un fulg în joc fantastic
In fundul șalupei șubrezită
Bogdan și Filip eroi martiri
Se'ntrec în munci de istoviri,
Frați cu mașina îmbătrânită

Un freamăt... o mare de spumă...
Talazuri furioase s'adună
Un clocot de apă ce tună...
Și moartea-i pe apă stăpână!
Pe maluri străjerii de pază
Citeau în a vremii mișcare
Privind cum șalupa dispare
Cu'ntreaga comandă vitează.

. . . . . .

Și toți au pierit, în vâltoare
De valuri ce saltă nebune,
Uniți și în clipa cea mare
Ca'n zilele rele sau bune
Din viața de muncă 'ncordată
De care doar moartea-i desparte;
Noi nu-i vom uita niciodată...
Exemplu în muncă și'n moarte.

T. FILIPIDESCU
din Dir. Hidraulică P. C. A.

Reportaje din viaţa Porturilor

REALIZĂRI IN PRODUCŢIE

APARAT DE TĂIAT PILOŢII SUB APĂ

Desvoltarea ce s'a dat Şantierului Naval din Giurgiu după 23 August 1944, spre a efectua reparaţii de orice fel vaselor ce navigă pe Dunăre şi chiar a executa construcţii noi a impus completarea şi mărirea instalaţiilor existente.

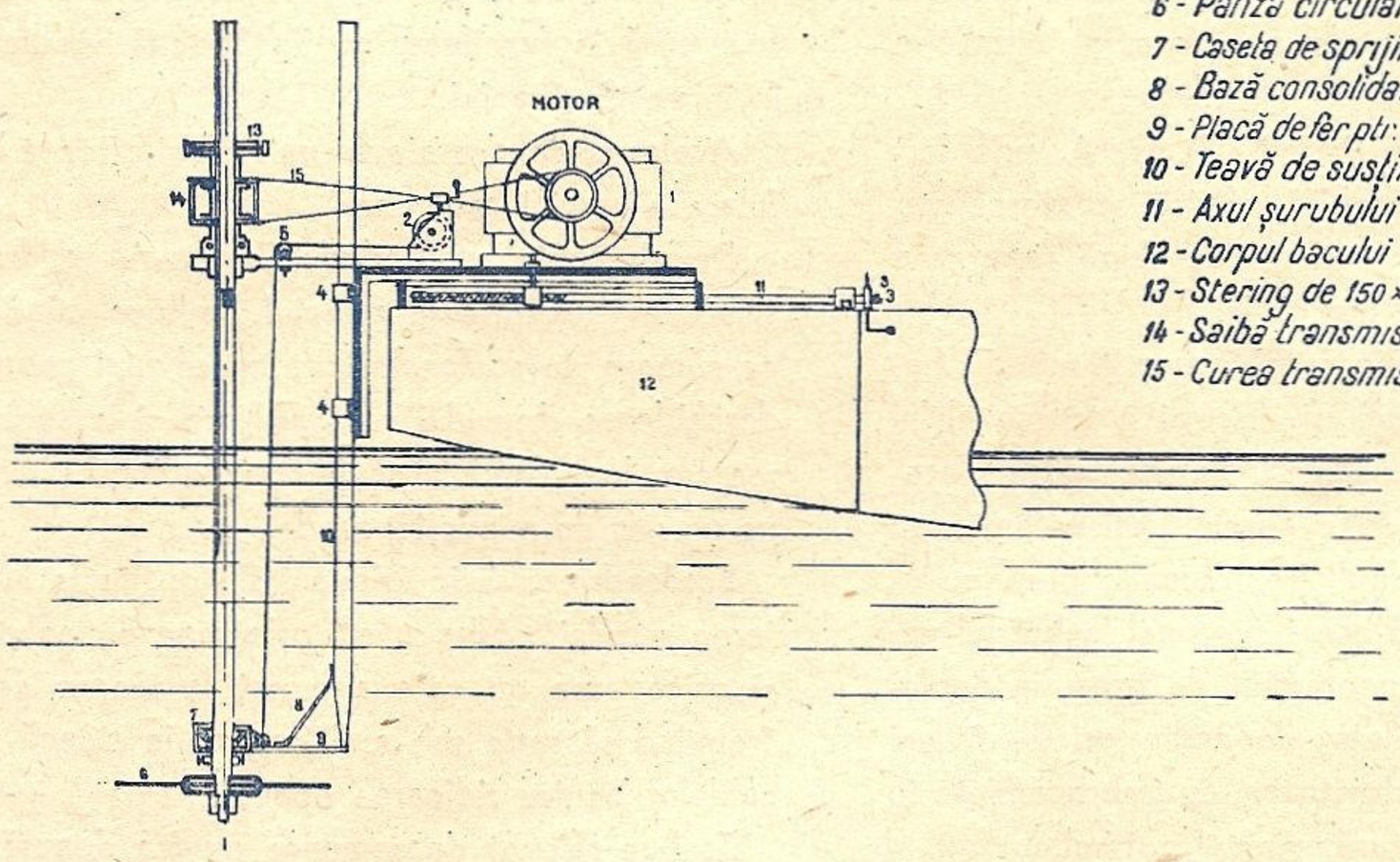
Pentru mărirea posibilităţilor de folosinţă a calei existente, s'a stabilit extinderea ei, prin adăugire a încă trei cărucioare mărindu-se lăţimea la 56 metri şi prelungirea filelor până la cota — 2,00 m. astfel ca utilizarea calei să fie posibilă aproape tot anul.

Cum planul înclinat al calei, pe care se fixează liniile de rularea cărucioarelor, este susţinut de piloţi de lemn de stejar,

APARAT PENTRU TĂIAT PILOŢI SUB APĂ

SCARA 1:50

ELEVAŢIE



LEGENDA

1 - Motor de 8 cai putere
2 - Vinci
3 - Manivela
4 - Clamar fixare
5 - Rola
6 - Pânză circulară ϕ 900×6
7 - Casela de sprijin cu rulmenţi
8 - Bază consolidare
9 - Placă de fer pt: fixarea rulmenţilor
10 - Teavă de susţinere ϕ 60
11 - Axul şurubului de manevra
12 - Corpul bacului
13 - Stering de 150×4
14 - Saibă transmisie de ϕ 300
15 - Curea transmisie

şi cum nivelul la care urmează să se facă retezarea piloţilor era sub nivelul apei în bazin, operaţia era prevăzută a fi executată de către scafandri, întrebuinţând un joagăr bine ascuţit.

Pentru fiecare pilot era nevoe de doi scafandri, cu aparatele respective, inclusiv doi călăuzieri, doi marinari, şi patru lucrători la pompe, iar operaţiunea de tăere dura în medie două ore de fiecare pilot.

In afară de aceasta, munca depusă de scafandri era istovitoare şi cu toate că lucrau în două schimburi, unii dimineaţa şi alţii după masă, la sfârşitul zilei de lucru erau complet sleiţi de puteri.

Pentru a uşura munca scafandrilor şi pentru a-i putea folosi la celelalte lucrări de moozarea piloţilor şi aşezarea uşilor pe care se prind liniile de cale ferată pentru rularea cărucioarelor, operaţiuni care puteau merge concomitent, însă nu puteau fi executate de scafandri, s'a pus problema improvizării unui aparat cu care să se execute în mod mecanic retezarea piloţilor la cota necesară.

Aparatul a fost imaginat sub forma unei pânze de circular, fixată la partea inferioară a unui ax vertical a cărui mişcare de rotaţie să fie imprimată de un motor montat pe o ambarcaţie, de pescaj mic.

Condiţiile care se impuneau a fi avute în vedere la realizarea acestui aparat erau :

Tăerea piloţilor sub apă să se facă fără concursul scafandrilor sau cu un efort minim din partea lor.

Operaţiunea de tăere să se poată face la orice nivel avem nevoe având în vedere că liniile de rulare ale cărucióarelor sunt aşezate în pantă.

Scoborîrea aparatului cu care trebue retezaţi piloţii să se facă până la cel puţin 4 metri sub nivelul apei.

Tăerea piloţilor să se facă fără a fi influenţată de valurile provocate de vasele în trecere prin apropiere sau de vânt.

Mecanicul motorist Stoenescu Constantin dela P. C. A. a realizat aparatul următor :

La capătul unui ax de oţel s'a fixat pânza de circular căruia i se poate imprima o mişcare de rotaţie de către un motor Dentz de 8 HP montat pe un postament din tablă de fier aşezat la pupa unui bac metalic.

Coborîrea sau fixarea circularului la cota necesară se face cu ajutorul unui vinci de mână, iar pentru ghidarea axului, în special când trebue să se lucreze la mari adâncimi, s'a solida-

rizat de el 2 țevi, prinse prin intermediul u nor clamere de placa postamentului și care se pot ridica sau coborî odată cu axul.

Placa postamentului glisează pe niște sănii prinse de bacul metalic, iar mișcarea de alunecare este aranjată prin intermediul unei manivele ce învârte un șurub de manevră.

Știută adâncimea dela suprafața apei la care trebue tăiat pilotul, se lasă mai întâi pânza fierăstrăului la adâncimea respectivă, care se măsoară cu o miră sau cu șipcă gradată.

Se fixează apoi bacul lângă pilotul de tăiat cu ajutorul a trei ancore, în așa fel încât pânza fierăstrăului să fie în imediata apropiere a pilotului.

Se dă drumul motorului printr'o mișcare ușoară a manivelei se împinge aparatul de tăiat cu întreg postamentul spre pilot până la completa lui retezare.

Operațiunea se continuă la pilotul următor, întreaga manevră de coborîre la cotă a pânzei fierăstrăului, așezarea pe poziție a bacului și retezarea pilotului durează circa 15 minute de fiecare pilot, iar pentru manipulație e nevoie de un motorist și un ajutor.

Funcționarea este comodă și a dat rezultate bune.

Aparatul realizează :

— economie de timp, tăierea unui pilot făcându-se de opt ori mai repede ca mai înainte.

— Economie de personal și în special de personal specialist și greu de format. De'a 20 ore/lucrător cât era nevoe înainte pentru tăierea unui pilot, cu ajutorul aparatului este suficient ½ oră/lucrător.

— Descongestionarea lucrului cu aparatele de scafandri și scafandrieri, cruțându-i și de o muncă istovitoare.

— Economia de timp și economia de personal înseamnă de sigur o ieftenire a costului lucrării, care este sporită și mai mult încă prin scutirea de uzură, a cămășilor pentru scafandrieri, care se procură cu multă greutate.

Astfel acest exemplu de inventivitate în muncă ce se dovedește a prezenta atâtea avantagii merită a fi dat ca exemplu și trebue să constitue un imbold pentru technicienii și muncitorii noștri în munca lor pentru reconstrucția țării și ameliorarea bunei stări generale .

DIN MUNCA DE SCOATEREA VASELOR DIN DUNĂRE

Puține sectoare ale economiei naționale au fost în atât de grea măsură lovite de urgia războiului, ca mijloacele de navigație pe apă. In special retragerea trupelor hitleriste dela noi a transformat Dunărea într'un cimitir de nave care pe lângă diminuarea parcului de vase au îngreuiat circulația pe șenalul navigabil.

Acest lucru a necesitat Administrației P. C. A. prin serviciul Hidraulic, o atenție deosebită pentru scoaterea vaselor înecate și repunerea lor în circulație după repararea lor în Șantiere cât și degajarea navigației.

Rezultate excepționale obținute se datoresc în măsură hotărîtoare devotamentului, muncii și priceperii personalului de salvare format din technicieni, marinari, scafandri, mecanici, muncitori care de multe ori cu riscul vieți în luptă cu curentul apei și-au adus la îndeplinire misiunile primite.

Pentrucă trebue să se știe că acest personal la bordul vaselor de salvare duce o viață neobișnuit de grea, în deplasări îndelungate în puncte izolate, de multe ori 7—8 luni pe an, în privațiuni și muncă istovitoare, cu îmbrăcăminte în permanență udă, plină de păcură, ulei și potmol.

La acestea adăugându-se riscuri diferite în luptă cu elementele naturei, sau munca de noapte, când lucrul nu poate fi întrerupt.

Și această muncă în perioada imediat următoare lui 23 August 1944, cuprinde numeroase acte de bravură, după alungarea hitleriștilor, depe Dunăre, când spre a scăpa de urmărirea flotei sovietice și române, germanii au făcut un baraj de vase pe Dunăre, în punctul Prahovo spre a închide drumul, punând numeroase vase travers pe curent dela un mal la altul.

Prin muncă anonimă și plină de sacrificii a echipelor de salvare această manevră nu a reușit, întrucât personalul acestora și-a făcut din plin datoria deschizând flotei victorioase, drum navigabil numai în 12 zile.

In mulțimea actelor de curaj, și rezultate excepționale sunt unele ce es din obișnuit.

Astfel energia și devotamentul scafandrului Coțofană Ion, care în plin curent la 8 metri adâncime, timp de 4 ore a reușit să lege cu 3 cabluri vedeta sovietică Nr. 331, înecată prin lovirea de o epavă, care vedetă scoasă la suprafață a fost pusă în funcțiune, continuându-și imediat drumul, până în inima Germaniei.

Acelaș scafandru a avut un rol hotărîtor la lucrările de ranfulare a vasului „Decebal".

Devotamentul scafandrului Tamaș Alexandru, s'a relevat la salvările executate la punctul Prahovo când pe vreme rea cu cămașa de scafandru udă pe el zi și noapte, a muncit la deschiderea drumului navigabil, ca și la scoaterea și ridicarea cupelor șalandului sovietic „Alector 21" lucrare executată pe un ger de minus 13 grade.

Scafandrierul Svic Giovani s'a distins la lucrările de scoaterea vasului „Alba-Iulia" prin munca neobosită, abnegație și priceperea cu care a lucrat la tăerea cablelor sub vas, trebuind să sape sub apă ocașuri în stâncă spre a face loc cablelor pentru ridicarea epavei.

Trebue relevat deasemenea munca depusă în toată aceaepocă de încercatul șef de salvare a Serviciului Hidraulic P. C. A. Vasile Dobrescu, a cărui muncă personală sub apă a ajutat hotărîtor la ranfluarea remorcherului „Decebal" fiind ajutat de elevul scafandrier Manora Niculae care a îndeplinit voluntar mai multe misiuni primejdioase. Printre colaboratorii șefului de salvare Dobrescu mai este de relevat marinarul Costăchescu bun înnotător, stând sub apă neechipat până la 3 minute și 10 metri adâncime, îndeplinea munci în câteva minute scutind astfel un timp prețios ce ar fi luat pentru echiparea cu costumul de scafandru, ceeace i-a atras denumirea de „scafandru de buzunar".

Dar aceste câteva cazuri arătate, fac parte dintr'un lung șir de exemple ce pot fi date, de devotament, pricepere și muncă excepțională de care au dat dovadă toate echipajele vaselor de salvare în răstimpul dela 23 August 1944, relevând aportul lor la normalizarea navigației și reconstrucției țării.

REPUNEREA IN FUNCŢIUNE A REMORCHERULUI „DECEBAL".

La sfârșitul lunei Martie a. c. după ramfularea din apele Dunării și reparației ample în șantierul naval S. R. T. dela Turnu-Severin, Decebal cel mai mare remorcher de cataracte ce-l avem în apele noastre, de 1.200 C. P., a intrat în proba la Turnu-Severin.

Remorcherul Decebal de o construcție din cele mai solide și reușite a fost construit în 1916 în marile șantiere Ruthof și a fost scufundat în timpul ultimului război în vara anului 1944 prin lovirea a două mine în apropriere de portul Corabia.

Printr'o muncă grea, dar plină de rezultate, în vara anului 1945 este scos din fundul apei de Serviciul Hidraulic din Direcția Generală P. C. A. Apoi intră în ample reparații în șantierul naval S. R. T. dela Turnu-Severin, fiind gata în Martie 1948.

Remorcherul este cu sbaturi, corp și punte din fier având o lungime de 64,50 metri și o lărgime (fără casa sbaturilor) de 8,30 m.

Pescajul vasului gol este de 1,25 metri, iar pescajul maxim 1,50 metri.

Posedă o mașină cu dublă expansiune de 1200 C. P. și căldări, două cilindrice, fiecare cu câte două furnale cu aburi supraîncălziți la 350 grade.

Caracteristica principală a acestui remorcher este afectațiunea și adaptarea lui pentru cataracte, având un pescaj mic și o putere mare, necesară a duce în mod normal în canal contra curentului 2100 tone încărcământ în trei corpuri, iar la Greben cu ajutorul tracțiunei vasului Vaskap 3500 tone încărcând în cinci corpuri.

Deasemeni în navigație amonte în apele libere poate duce cu o viteză de 7 km. pe oră 7000 tone încărcământ în 10 corpuri.

După integrala recepționare și probe, remorcherul „Decebal" va fi folosit în navigația pe Dunăre și în special în regiunea cataractelor dela Porțile de Fier.

Repunerea în circulație a acestui, cel mai mare remorcher, constitue un real succes pentru navigațiunea noastră fluvială.

REMORCHERUL „ALBA-IULIA VA FI REDAT NAVIGAŢIEI

La începutul lunei Martie muncitorii și technicienii Șantierului Naval P. C. A.-Giurgiu, învingând capacitatea încă redusă de reparații a șantierului, au lansat primul mare vas reparat în acest șantier: remorcherul de cataracte „Alba-Iulia".

Remorcherul „ALBA-IULIA" s'a scufundat prin ciocnirea cu o mină magnetică, în amontele portului Orșova, în toamna anului 1944. Prin explozia minei vasul a fost spart în prova tribord, reușind totuș a se pune cu prova pe uscat în dreptul Km. 955. Aci vasul s'a umplut cu apă treptat și pupa lui s'a scufundat complet.

Lucrările de ranfulare au început în toamna anului 1945 și s'au executat în două etape: prima etapă pregătitoare dela 1 Noembrie 1945 la 13 Decembrie 1945, etapă în care vasul a fost curățat de nisip și potmol și s'au examinat toate spărturile. Etapa doua a început la 17 Iunie 1946 s'a terminat la 12 August 1946.

Operația de ranfulare propriu zisă a fost extrem de grea dacă ținem seama de suprafața totală spartă a vasului, și de presiunea mare (6000 kgr. pe mp.) a apei exercitată asupra pereților vasului, pe măsură ce interiorul era golit de apă și potmol.

Cu toate greutățile, printr'o muncă perseverentă a scafandrilor și a technicienilor, vasul a fost scos la suprafață în ziua de 12 August 1946.

Din cauza apelor mici care au urmat în August 1946, remorcherul „ALBA-IULIA", pus pe linia de plutire cu ajutorul pontoanelor și vaselor de siguranță, nu a putut fi trecut prin canalul Porților de Fier decât târziu, în cursul lunei Decembrie, când a fost adus la Giurgiu pentru reparație generală.

In luna Iulie 1947 remorcherul „ALBA-IULIA" a fost ridicat pe cală în șantierul Giurgiu. Lucrările de reparare au fost estimate la 80% din corpul vasului, pentru care s'a calculat că sunt necesare 250.000 ore de lucru.

Până la data lansării lui de pe cală s'au executat:

147.120 ore de lucru la cazangerie,
34.900 ore de lucru la ajustaj,
2.090 ore de lucru la strungărie,
390 ore de lucru la turnătorie,
1.030 ore de lucru la sudaj,
130 ore de lucru la fierărie,
390 ore de lucru la tâmplărie.

In total au fost executate 186.050 ore de lucru.

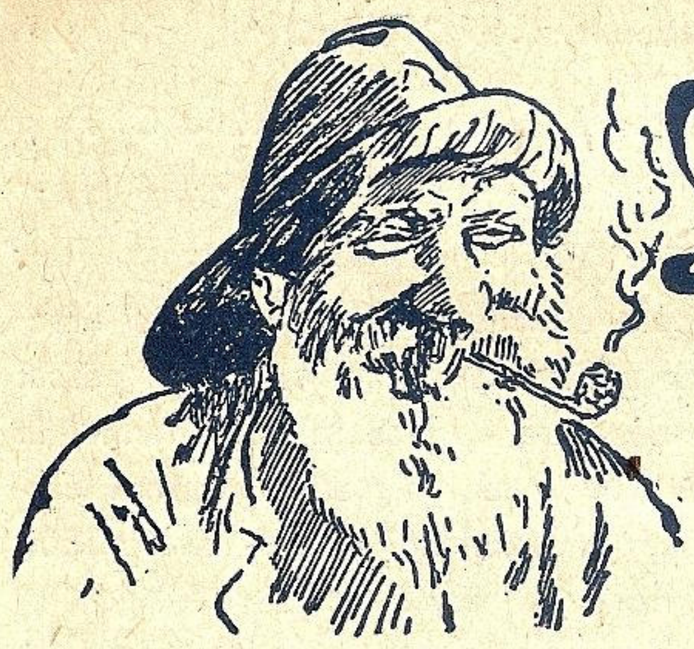
Până în Iulie 1948 muncitorii și technicienii Șantierului Naval Giurgiu și-au luat sarcina să execute și cele 63.950 ore de lucru care au mai rămas, putând, la această dată, reda navigației acest remorcher.

Ziua în care remorcherul „ALBA-IULIA" va părăsi Șantierul Naval Giurgiu, plecând în sus spre Porțile de Fier, va fi o zi de mare sărbătoare pentru muncitorii și technicienii Șantierului Naval Giurgiu, fiind primul vas mare care s'a lucrat în acest șantier, cu tot utilajul existent încă redus, cu dragostea și devotamentul lor, convinși fiind că munca lor este spre binele lor și al poporului întreg.

Remorsherul „ALBA-IULIA" este unul din cele mai puternice remorchere de cataracte din apele noastre având o putere de 950 CP. Lungimea totală este de 59,10 m. iar lățimea 7,52 m. Pescajul vasului gol este de 0,95 m. iar pescajul maxim de 1,30 m. având un deplasament al vasului gol de 320 tone și deplasament maxim de 455 tone, putând avea în apă calmă o viteză de 19 km. pe oră.

Scoaterea și repararea acestui important vas fluvial este o nouă frumoasă realizare a muncii în acest sector pentru mărirea parcului de vase și normalizarea navigației maritime și fluviale.

Coresp.



De vorbă cu cititorii

Inițiere marinărească

III.

Nave maritime de război, sunt navele destinate ducerii războiului pe mare. Totalitatea acestora, după cum am mai spus, formează flota de război. Poate că e bine, înainte de a spune câte ceva despre fiécaré navă de război, să analizăm puțin care a fost rolul jucat de această flotă și care este rolul pe care îl are flota de război într'un stat democratic.

Din desfășurarea istoriei s'a văzut că armata și marina de război erau instrumente de forță în mâna stutului. Prin aceste mijloace statul își impunea voința fie popoarelor vecine, fie propriului său popor. Căci în decursul istoriei societății omenești, statul nu a fost decât un mijloc de forță în mâna clasei dominante-exploatatoare, pentru supunerea mulțimii, a poporului. Pornind dela această definiție justă, dată de Marx, flota de război nu era decât un instrument de forță pentru a impune dreptul pumnului, dreptul celui mai tare, pe mare. In epoca sclavagistă, flota a servit pentru extinderea imperiului roman, în dauna altor popoare.

Navele de război galerele erau cel mai groaznic loc de chin pentru prizonierii ce deveneau sclavi.

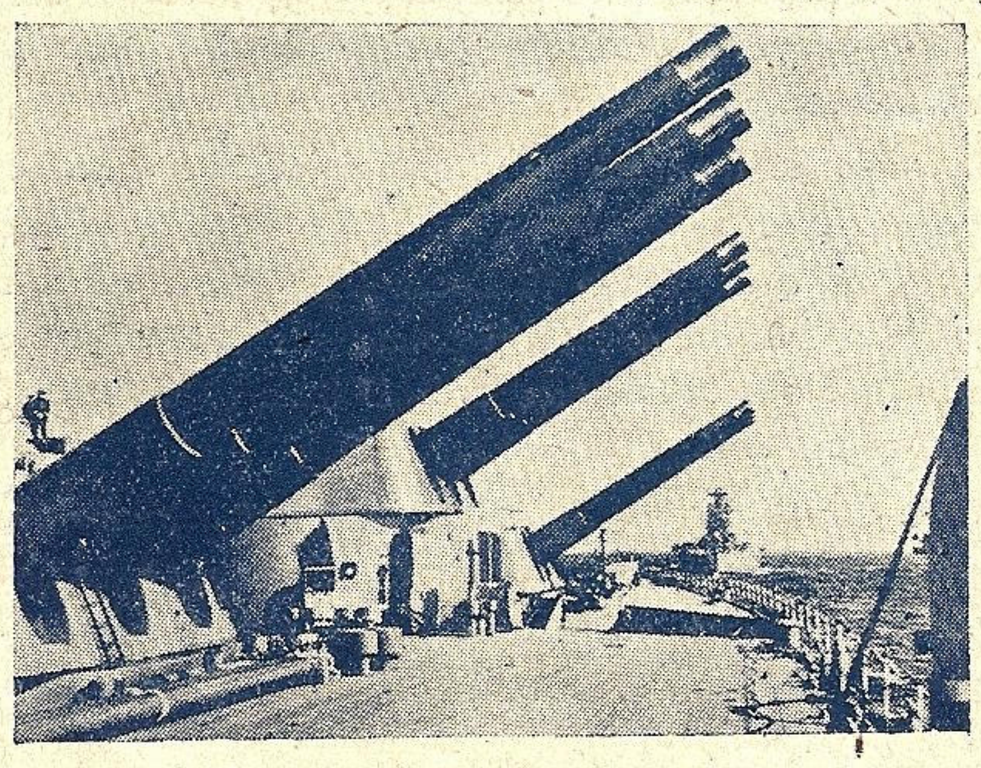
In epoca feudală, flota de război era pusă în slujba anumitor cetăți care erau conduse de câțiva nobili, și serveau pentru îmbogățirea acestora în dauna altor popoare și a mulțimii.

In epoca capitalistă flota de război a fost aceea ce a servit la acumularea primitivă de capital la cucerireà de colonii, în profitul clasei burgheze, frustând drepturile de colonii, în profitul clasei burgheze, frustând drepturile altor popoare și ale popoarelor din colonii.

Insfârșit în ultimul stadiu al capitalismului, în epoca imperialistă, flotele au fost întrebuințate ca instrumente de forță pentruca trusturile monopoliste să-și exporte capitalul în colonii, să acapareze aceste colonii ca piese de desfacere și ca surse de matérii primé, subjugnâdu-le economicește și exploatându-le în mod sângeros. Deasemeni cu ajutorul flotei de război, trusturile monopoliste au impus voința lor unor popoare mai mici, răpindu-le independența și suveranitatea, obligându-le să facă jocul acestor grupuri financiare mondiale. Astfel lumea a fost împărțită în state mari exploatatoare și state mici exploatate, unde noțiunile de egalitate și libertate figurau doar cu numele.

Prin nașterea acum 30 ani a statului mare, de tip socialist în Uniunea Sovietică, deci 1/6 din suprafața globului, noțiunea de stat capătă un nou conținut. Statul, din instrument în mâna clasei dominante împotriva poporului, devine un apărător al drepturilor câștigate de popor împotriva statelor capitaliste și deci flota un mijloc de apărare a cuceririlor democratice ale poporului. Din acest nou conținut derivă funcțiunea nouă și nobilă ce revine flotei de război. După ce capitalismul va dispare, flota de război va deveni un simplu organ polițenesc de aplicarea justă a regulilor dreptului nou maritim, în care toate popoarele mari și mici se vor bucura în mod egal de binefacerile mării pentru binele și prosperitatea popoarelor.

Cu aceste lămuriri date putem păși mai departe să explicăm cititorilor noștri care sunt navele de război maritime și prin ce se caracterizează acestea.



Armament.....

In general navele de război, se deosebésc dé célé comerciale prin următoarele calități:

Toate navele de război au: *armament, protecție, viteză* și o anumită *autonomie* sau *rază de acțiune*.

Armamentul cuprinde: artileria navală și antiaeriană, armele ce acționează pe sub apă, denumite arme sub apă cum sunt torpilele, minele și grenadele antisubmarine, avioanele ce le pot amabrca la bord.

Protecţia este formată din totalitatea mijloacelor care garantează plutirea navei, chiar dacă eà à fost lovită de proectile, bombe, torpile sau mine şi asigură apărarea artileriei şi a părţilor vitale ale navei àstfel ca ea să fie în măsură să ducă mai departe lupta.

Protecţia este de două feluri:

—*Protecţia prin cuirasă*, adică prin plăci speciale de oţel puse peste bordaj şi în dreptul turelelor tunurilor precum şi pe punte, împiedecând prin tăria ei să lase să pătrundă proectilele sau bombele. Grosimea acestor plăci de cuirasă a variat mereu cu mărimea, greutatea şi viteza rămasă a proectilelor. In războiul pe mare a fost o continuă cursă între tun şi cuirasă, mărimea calibrului tunurilor antrenând şi o mărime a grosimei cuirasei. Cuirasatele moderne au avut în ultimul război plăci de cuirasă de 33 cm. grosime.

—*Protecţia celulară, sau compartimentaj*, adică împărţirea navei într'un număr cât mai mare de compartimente etanşe. Când unul din compartimente este spart, el se închide etanş, apa îl umple dar nu poate trece mai departe şi nava poate continua să lupte cu mai multe compartimente pline cu apă. Acest compartimentaj s'a dovedit foarte necesar în special contra torpilelor, care provocau spărturi mari în vas. Deaceea contra lor, s'au făcut compartimente speciale, laterale numite de englezi bulges şi care apără foarte bine nava.

Viteza este numărul maxim de mile marine pe oră cu care o navă poate naviga. Viteza este dată de maşini puternice de zeci de mii de cai putere, mişcat prin turbine, maşini alternative sau motoare Diesel. Vitezelé cele mai mari avute de navele de război au fost de 42 mile pe oră, la distrugătoare şi de 47—50 mile pe oră la vedetele rapide. Aceasta înseamnă, ca să ne facem o idee, mai exactă, circa 78 km. pe oră pentru distrugătoare şi 87—92 km. pe oră la vedetele rapide. Pentru socoteală luaţi mila marină egală cu 1852 m. Un cuirasat merge astăzi cu peste 30 mile pe oră (55,5 km. pe oră) având pentru aceste maşini ce trec de 100.000 cai.

Autonomia sau raza de acţiune, este numărul de mile pe care o navă poate să le parcurgă fără a se aproviziona cu combustibil.

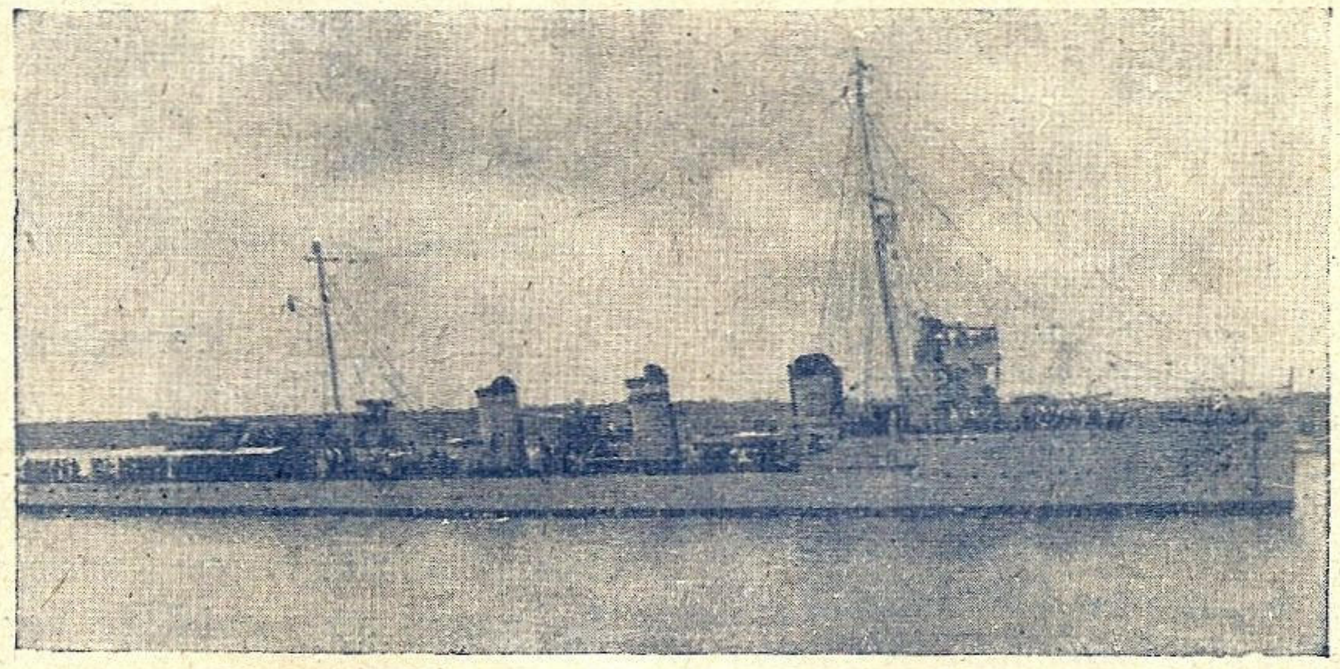
Prin perfecţonările technice ce s'au adus aparatelor motoare, acestea consumă, astăzi mai puţin, încât autonomia navelor a crescut foarte mult. Aşa de exemplu unele nave pe care le vom descrie mai jos au o autonomie ce trece de 20.000 mile, adică peste 37.000 km. Aceasta înseamnă aproape ocolul pământului pe ecuator.

După măsura în care dispun de unele sau altele din cele patru calităţi arătate mai sus se împart şi diferitele categorii de nave de război astfel:

Cuirasatele sau *navele de linie* sunt navele dé război cele mai mari, care posedă un armament foarte puternic şi o protecţie mare. Ele furnizează sâmburele flotelor. Astăzi au ajuns să fie construite de mărimi până la 58.000 tone, şi să aibe 8 la 12 tunuri de 405 sau 480 mm. Viteza lor trece de 30 mile pe oră. In afară de artileria principală mai au şi o àrtilerie secundară împotriva navelor mai uşoare ce ar atàcà-o cu torpila, precum şi o puternică artilerie antiaeriană. Cuirasa este foarte puternică mergând până la 400 mm, compartimentajul desvoltat, iar autonomia atinge 10.000 mile.

Crucişetoarele de bătălie au fost nave cu caracteristici asemănătoare cuirasatelor, dar cu viteză ceva mai mare, realizată în dauna protecţiei. Ele au fost întrebuinţate mai mult în primul război mondial. Ultimul tip cunoscut a fost Hood, scufundat de Bismark în strâmtoarea Danemarcei dintre Islanda şi Groenlandà la 24 Mai 1941. Cum prin technică s'a putut obţine atât viteza mare cât şi protecţia bună s'a renunţat a se mai construi această categorie de nave de războiu, ea dispărând odată cu ultimul ei reprezentant, Hood.

Crucişetoarele sunt nave de luptă mai uşoare, dar mai repezi decât cuirasatele şi au tonaje variind între 3000 şi 10000 tone. Cele care se apropie de tone



Distrugătorul „Mărăşti"

10000 au fost denumite *crucişetoare grele* şi ele au şi o cuirasă mai uşoară pentru protecţie.

Armamentul principal îl formează tunurile de calibrul 203 mm.

Viteza variază între 30—35 mile pe oră. Crucişetoarele mai mici de 8000 tone sunt denumite *crucişetoare uşoare* şi armamentul lor este cuprins între 130—180 mm de regulă 152 mm. Au viteza ceva mai mare decât crucişetoarele grele, între 32—37 mile pe oră. Ca misiuni principale au atacarea comerţului, advers, protecţia comerţului propriu, combaterea unui adversar egal sau chiar puţin superior, precum şi luarea contactului şi menţinerea acestui contact cu navele mari adverse.

Conducătorul de flotilă are un tonaj cuprins între 1800—2500 tone, o viteză de 35—42 mile pe oră, 5—6 tunuri de 120—140 mm. tunuri antiaeriene şi 6—9 tuburi lans torpile. Conducătoarele de flotilă au apărut între primul şi al doilea război mondial, fiind necesare pentru conducerea la atac a navelor mai mici de acelaş tip numite distrugătoare.

Distrugătoarele, sunt navele cu viteză mare, suple, manevriere, cu un tonaj cuprins între 900—1600 tone având în general 4—5 tunuri de 120 mm. şi 6—12 tuburi lans-torpile, arma lor principală fiind torpila şi nu tunul. Aceste tipuri de nave au apărut în primul război mondial şi ele erau destinate combaterii torpiloarelor, apoi combaterii submarinelor. Contra submarinelor ele luptă cu grenadele antisubmarine. Astăzi au numeroase misiuni din care cele mai principale sunt: lupta cu forţele navale uşoare adverse şi escorta convoaelor.

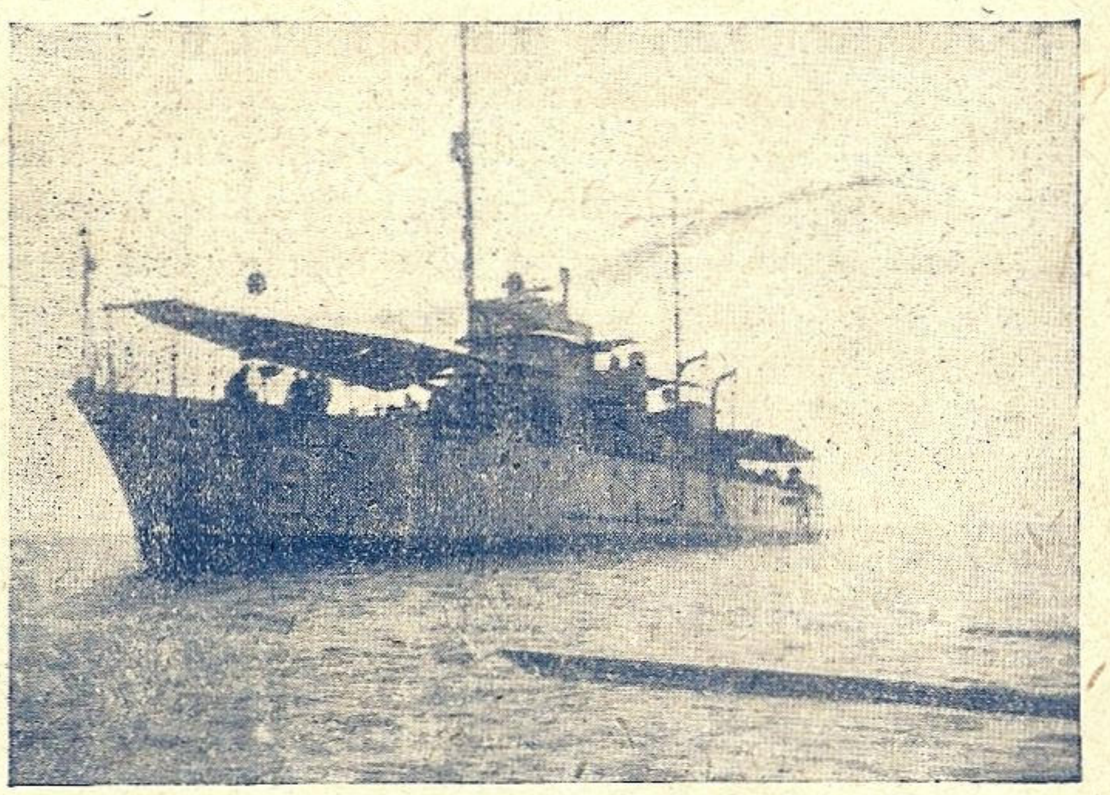
Torpiloarele sunt la fel cu distrugătoarele dar de tipuri mai mici, dela 100 la 800 tone, viteza 35—45 mile pe oră, cu tunuri de 75—100 mm. şi cu 6—12 tuburi lans-torpile. Aceste nave au luat naştere odată cu invenţia torpilei şi erau destinate atacului cu torpila.

In timpul primului război mondial importanţa torpilorului a scăzut, el dovedindu-se prea slab faţă de forţele pe care trebuia să le atace iar dimensiunile reduse le făceau inutilizabile pe o mare mai rea. Astfel că pe încetul, locul lor a fost luat de distrugătoare, iar apoi de vedetele torpiloare sau de vedétélé rapidé.

Vedetele rapide sunt nave mici, de 20—80 tone cu viteză mare de 45—55 mile pe oră şi care servesc la atacul navelor cu torpile. Vedetele rapide au fost întrebuinţate prima oară de italieni în primul război mondial şi erau destinate combaterii submarinelor.

In al doilea război mondial le vedem des operând în forţele pe care trebuia să le atace iar dimensiunile respecial la atacul convoaelor, sau atacuri de noàpte prin surpriză.

Submarinele sunt nave de luptă destinate a naviga pe sub apă şi a ataca cu torpila de sub apă, nefiind astfel văzut. Au între 250—2000 tone, pot merge la suprafaţă cu o viteză de 18 mile pe oră, iar pe sub apă numai cu 7—9 mile pe oră. Acest tip de navă are o foarte mare rază de acţiune, până la 20.000 mile şi germanii, atât în primul război mondial cât şi în cel de al doilea au mizat pe submarine pentru a câştiga războiul pe apă. Dar ei au pierdut în ambele răsboaie, întrucât un război pe mare nu se poate câştiga numai cu submarine. Aceste nave au fost considerate nave ofensive şi deci ne-au fost interzisé prin tratatul de pace. Asupra problemei dacă submarinul este armă ofensivă sau defensivă s'au dus numeroase discuţiuni între cele două războaie mondiale, fără a se ajunge la o concluzie justă şi definitivă. Anglo-Americanii au fost mereu pentru condamnarea submarinului şi deci pentru interzicerea construirii lor. Această insistenţă se explică prin aceea că submarinul le contestă stăpânirea mării pe care o doreau numai pentru ei; numai fără submarine puteau să exploateze liniştiţi coloniile şi bogăţiile ţărilor subjugate. Deaceea la Paris au reuşit să obţină condamnarea submarinului şi deci, interzicerea lui.



Canoniera Stihi

Navele port-avion: sunt navele ce constituesc aerodroame plutitoare, care permit avioanelor să acţioneze din apropierea locului pe care să-l atace şi deci să poată interveni repede.

Sunt nave mari de 20.000—35.000 tone, cu viteze 25—33 mile pe oră, dotate cu artilerie navală şi antiaeriană puternică. Deasupra punţii au o platformă mare care serveşte la decolarea şi aterizaréà àvioànelor. Aceste platforme sunt amenajate cu dispozitive care o fac să se menţină cât mai orizontal atunci când nava este mişcată de valuri.

Navele portavion s'au născut în cursul primului război mondial, din nevoia de a mări raza de acţiune a avioanelor care pe atunci era foarte redusă. In cursul celui de al doilea război mondial au fost întrebuinţate foarte mult, mai ales în războiul din Pacific. Acolo au avut loc bătălii în care navele nu au tras nici un foc contra navelor adverse, ci flotele se aflau la distanţe de 100—200 km. şi numai avioanele depe

port-avioane bombardau sau atacàu cu torpile nàvele adverse. Aşa a fost bătălia aero-navală delà Midwày, din Marea de Mărgean, şi altele.

Din aceste bătălii americanii au scos concluzia că navele port-avion vor înlocui toate celelalte nave, şi ele vor fi în viitor elementele de bază din compunérea flotelor. Aşa s'au exprimat ofiţerii de aviaţie americani. Dar ei uită că o navă port-avion este foarte fragilă şi odată scoasă din funcţiune platforma, nava devine inutilizabilă. Ele nu au protecţia navelor de linie şi nu sunt în stare să încaseze un număr mare de lovituri. Aşa fiind, navele port-avion nu vor putea înlocui navele de linie, ci vor rămâne ca un auxiliar important al flotelor, ele sintetizând colaborarea aero-navală.

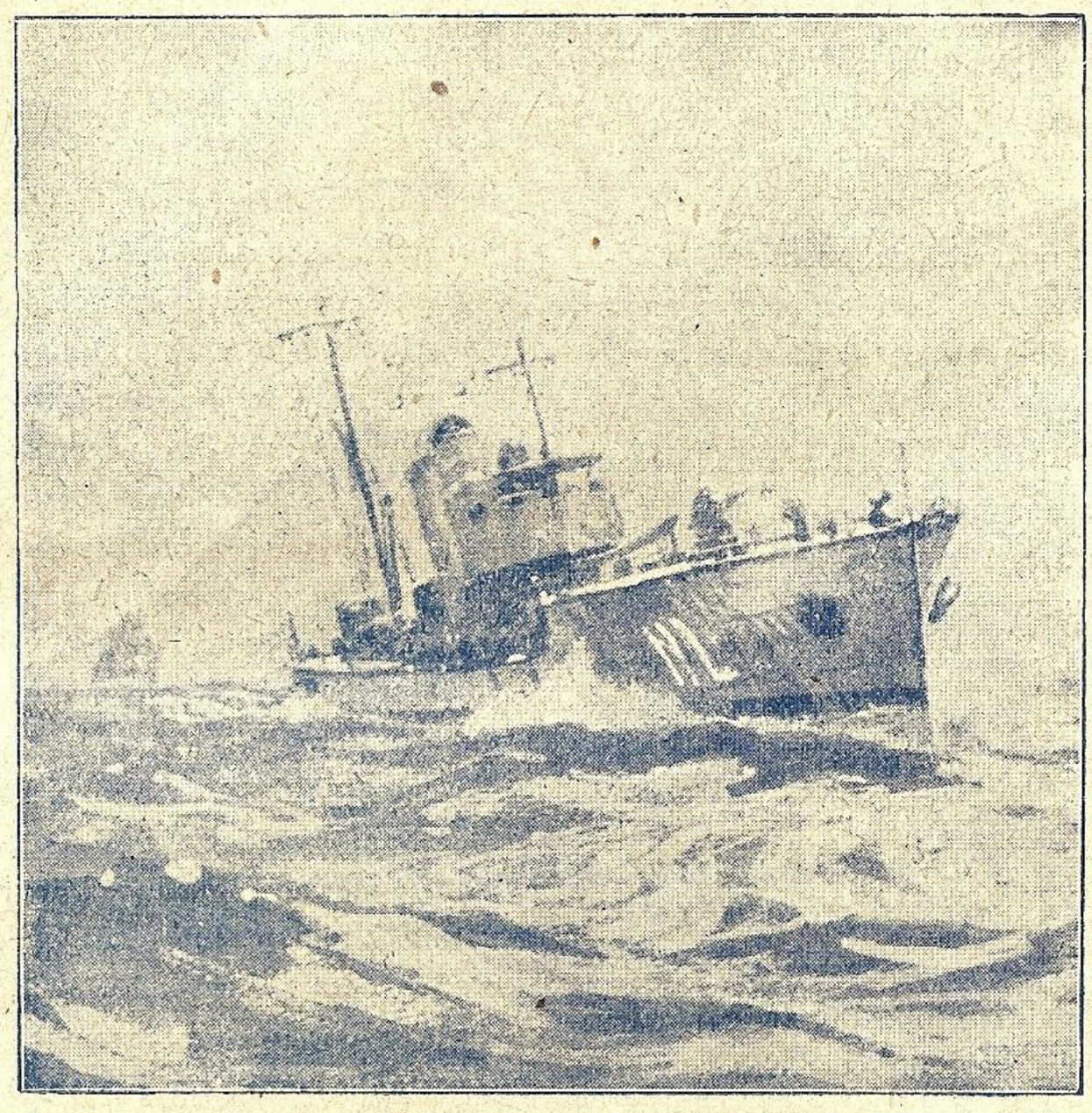
Avizourile şi canonierele sunt nave mai mici până la 2000 tone, destinate serviciului de patrulare şi poliţie sau de luptă împotriva sabmarinelor. Au tunuri dela 100—140 mm. şi viteze până la 21 mile pe oră.

Navele puitoare de mine sunt navele destinaté a pune baraje de mine fie în apropierea coastelor proprii pentru a apăra, fie în apropierea coastelor adverse pentru a-l împiedica să navige.

Sunt nave de diferite mărimi cu amenajări speciale la bord pentru manevrarea şi lansarea minelor.

Navele de dragaj sunt navele destinate a curăţa de mine, fie drumurile pe unde trebue să navige, fié anumite zone de mare pe unde forţele proprii trébué să manevreze. Aceste nave poartă aparatele spéciálé de dragaj, numite *dragă*, care distrug minele, sau le scot la suprafaţă ca apoi să le distrugă.

Ca nave de dragaj se poate amenajà orice vàse mài mici care pot să tragă după ele *draga*. La război sunt necesare foarte multe asemenea navé dé dragaj, dé-



Torpilorul „Năluca"

oarece porţiunile pe unde adversarul poate mina sunt foarte întinse. Anglia a avut în cursul primului război mondial, peste 2000 nave dragoare.

Crucişetoarele auxiliare, sunt nave de comerţ repézi, în special pasagere, cărora la război li se pun tunuri de calibru mijlociu şi care sunt întrebuinţate apoi la *războiul de cursă*, adică războiul contra navelor de comerţ adverse. Denumirea este luată dela „corsari" care făceau şi ei război de cursă.

Şi în primul război mondial ca şi în al doilea, s'au întrebuinţat crucişetoarele auxiliare pentru războiul de cursă. Intâmplările câtorva din ele au fost scrise şi sunt foarte interesante.

G. C.

Intensificarea şi sistematizarea navigaţiei vor contribui la desăvârşirea desvoltării noastre economice.

Intreceri între şantierele navale S. R. T. dela T.-Severin, Galaţi, Constanţa şi Brăila

Că şi în celelalte sectoare, unde muncitorimea depune întreg efortul, pentru depăşirea programelor în producţie, muncitorimea şi tehnicienii Şantierelor Navale nu s'au lăsat mai prejos. Elanul, inventivitatea, munca temeinică, exploatarea optimă a utilajului şi raţionalizarea proceselor technologice, au făcut ca prima perioadă a întrecerilor în producţie să se închee cu realizări din cele mai promiţătoare.

Asemenea rezultate au fost obţinute cu prisosinţă în întrecerea de trei luni ce s'a încheiat la 31 Martie între muncitorii şi tehnicienii Şantierelor Navale S. R. T. dela Severin, Galaţi, Constanţa şi Brăila.

Delegaţii comisiei de arbitraj pentru stabilirea rezultatelor întrecerii întruniţi la Sediul Uniunii metalo-chimice au cercetat şi stabilit câştigători ai întrecerii muncitorii şi technicienii Şantierului Naval dela Turnu-Severin.

Pentru a urmări desfăşurarea muncii şi a întrecerii, comisia de arbitraj a stabilit un sistem de punctaj, în care producţia deţinea locul cel mai important.

S'a fixat a se acorda 60 de puncte pentru realizarea şi depăşirea programului fixat de Direcţiunea S. R. T. pentru fiecare Şantier, calculând în ore efective şi procentaj pe obiecte.

Pentru reducerea lipsurilor cu un procentaj de minimum 20%, faţă de ultimul trimestru din 1947 se acordau 5 puncte.

Deasemeni se acordau 20 puncte pentru mărirea procentului de productivitate, înţelegându-se prin aceasta raportul dintre orele productive şi numărul salariaţilor.

Câte cinci puncte au fost fixate pentru micşorarea procentului de regie, pentru pregătirea şi calificarea unui număr de nituitori şi şlefuitori dintre muncitorii necalificaţi.

Pentru întrecerea între 4 echipe de nituitori şi şlefuitori s'au fixat deasemenea 5 puncte.

Punctajul realizat de fiecare şantier este: Turnu-Severin 111.85 puncte, ocupând primul loc, Galaţii cu 103,85 puncte, Constanţa cu 90,25 şi Brăila cu 88,50 puncte.

Deasemeni din constatarea mai amănunţită a cifrelor reese că: pentru producţie, Turnu-Severin a obţinut 66,3 puncte Constanţa 64,9 Galaţi 62,3 puncte şi Brăila 46,9 puncte.

In productivitate Brăila are punctajul 30,6 puncte, Galaţii 28 puncte, Severinul 26,6 puncte iar Constanţa 15,2.

In privinţa reducerilor lipsurilor în primul rând se evidenţiază Şantierul Galaţi cu 7,40 puncte; acest şantier şi-a redus lipsurile la jumătate în interval de 3 luni. Apoi Constanţa cu 6,20 puncte, aici scăzând dela 12;28% la 7,87% din totalul orelor normale.

La Turnu-Severin dea 16,49% a scăzut la 10.75%, iar la Brăila dela 12,69% la 11,12% în acea perioadă de timp comparativ.

Privitor la şcolile de calificare profesională ce s'au înfiinţat şi funcţionează la toate cele patru şantiere, din cauza timpului insuficient pentru o bună calificare, cursurile nu s'au terminat ceeace a făcut să nu se ia în consideraţie.

Odată cu această întrecere pe baza rezultatelor obţinute s'a evidenţiat o nouă atitudine faţă de muncă, dovadă fiind numeroase inovaţii şi depăşiri de norme individuale.

Astfel la Turnu-Severin echipa atelierului de lăcătuşerie a scos dela fier vechi un polizor care reparat şi pus în funcţiune a realizat o economie de timp descongestionându-se lucrul la singurul, polizor pe care-l avea atelierul.

Alta sub conducerea Ing. Ciortan a construit prin muncă voluntară ur cuptor rotativ de topit bronz, reducându-se consumul de cox.

Deasemeni este de relevat realizarea maestrului Răducanu Constantin, care a inovat un aparat pentru tăiat tuburi de căldări marine reducând timpul acestei operaţii dela 53 minute la 3 minute, tot el confecţionând 20 de bormaşine pneumatice pentru Şantierul Galaţi, la acest Şantier mai relevându-se în depăşirea programului de producţie maestrul Roşca Constantin şi ucrătorii Stanciu Petre, Zărnescu Constantin, şi Stoenescu Petre.

La Galaţi tot prin depăşirea normei sunt de relevat echipa de nituitori formată din Roşca Marin, Iordăchescu Ion, Neculai Ion, Sepciu Ion, deasemeni sub îndrumarea maestrului şef Lala Anton şi a Subinginerului Gherghişan Ilie s'a realizat modificarea cuptorului dela forje, ceeace a adus economisirea materialului refractar, făcând ca durata cuptorului să se dubleze precum şi o economie de 20% combustibil.

Brăila nu lipseşte nici ea dela realizări asemănătoare printte care se poate cita staţia fixă de aer comprimat realizată sub conducerea maestrului Gaginschi Alexandru, din maşinile reformate obţinându-se o reducere a cheltuelilor de regie, noua staţie necesitând totodată un singur om pentru manipulaţie în loc de patru.

Dar am nedreptăţi pe ceilalţi care şi-au încordat puterile în muncă fără a releva elanul şi realizările întregei masse de technicieni şi muncitori din aceste patru Şantiere ne fac să privim cu toată încrederea în viitor.

Coresp.

Invăţaţi să cunoaşteţi şi să iubiţi Marea şi apele noastre

DIN SINDICATELE MARINĂREȘTI

CONGRESUL DELA BUDAPESTA

In cadrul mișcării sindicale din Ungaria Organizația Sindicală Profesională a Marinarilor și-a ținut primul ei congres în Februarie curent.

Răspunzând invitației făcută ca și altor țări, Uniunea Sindicatelor din Porturi și Transporturi din România a participat prin Președintele ei, Const. Spireanu, care este și membru în comisia centrală de conducere a Ligii Navale Române.

Având în vedere că multe probleme desbătute la acest congres sunt asemănătoare celor care se ridică la noi, precum și experiența și legăturile stabilite cu Sindicatele Ungare, participarea sa a fost fructuoasă.

Delegatul român s'a bucurat de o primire excepțională care deschide frumoase perspective relațiilor române-ungare, și pe acest teren.

Dela Curtici stația de frontieră a fost primit de un delegat ungar ce cunoștea limba română iar la apariția în sala Congresului și la traducerea discursului a fost întâmpinat cu furtunoase aplauze și cu lozincile „trăiască Republica Populară Română", „trăiască Dr. Petru Groza", „trăiască clasa muncitoare românească".

Ca probleme generale sindicale desbătute au fost : întărirea unității de luptă și acțiunea proletariatului prin P. U. M., mărirea productivității muncii pentru ridicarea standardului de viață și ridicarea cadrelor și a masei în ceeace privește spiritul luptei de clasă pentru înființarea societății socialiste. Apoi specific marinăresc : colaborarea marinarilor ambelor țări, tratarea recíprocă a marinarilor bolnavi aflați în afara granițelor țării lor, aprovizionarea echipajelor cu articole raționalizate spre a se înlătura specula, sistemul de salarizare, desvoltarea socială și culturală, etc.

Delegatul român a avut ocazia de a constata gradul înaintat privitor la magazinele cooperative din porturi, instalațiile technice sanitare cu care sunt înzestrate întreprinderile, săli de teatru, lectură, două case de odihnă pe malul Dunării și pe malurile frumosului lac Balaton, deasemeni silozuri, șantiere navale de reparații precum și întreaga muncă din porturi, ca și munca asiduă dusă pentru scoaterea și repunerea în circulație a vaselor scufundate în timpul războiului.

In ansamblul lui congresul a fost prilej bine utilizat de schimbat experiențe folositoare și începutul unor rodnice relații între cele două organizații sindicale, pe teren profesional, social, cultural și economic în spiritul unității de luptă în cadrul Federației Sindicale Mondiale.

ȘCOALA DE SCAFANDRI

Uniunea sindicatelor din porturi și transporturi a luat inițiativa înființării unei școli de scafandri, inițiativă ce corespunde unor reale necesități actuale ș este sortită a avea cele mai bune rezultate.

S'a ținut cont în această inițiativă de rarifierea ce nu este departe de epuizarea corpului nostru de scafandri, știute fiind riscurile ce se întâmpină în această meserie, permanent în luptă cu elementele naturii, deasemeni munca excepțional de grea și istovitoare ce solicită rezistență fizică, multă pricepere, devotament și abnegație pentru îndeplinirea misiunilor.

Urmările războiului vădesc însă din ce în ce necesitatea mărirei acestui corp selecționat pentru intensificarea lucrărilor de curățirea Dunării, care din cauza numeroaselor epave din timpul războiului strângerea navigației atât a vaselor noastre cât și a celor străine.

Această muncă de ranfulare a vaselor înecate duce și la alt rezultat pozitiv pentru navigația fluvială.

Este acela al măririi parcului de vase, parte din vasele scoase putând fi reparate și redate circulației. Față de aceste considerente Ministerul Comunicațiilor căruia Uniunea Sindicatelor din Porturi și Transporturi i-a adus la cunoștință această inițiativă, a dovedit toată înțelegerea punându-și la dispoziție tot sprijinul.

MARINARII IN MUNCA VOLUNTARĂ

In efortul colectiv de reconstrucție al țării, marinarii alături de întreaga clasă muncitoare din țară, își aduc aportul lor și prin muncă voluntară.

Astfel la sfârșitul lunei Februarie în prezența secretarului Consiliului sindical Județean Constanța, Stancu Marin, membru al Sindicatului Marinarilor și a C. C. C. G. M. s'a făcut îmbarcarea în autocamioanele cooperativei marinărești „Ancora" a marinarilor plecați în muncă voluntară în satele Dobrogei.

In satul Negrești marinarii și-au instalat „atelierul" cu forje, banc, nicovală, menghine, aparate de sudură autogenă etc.

Pluguri, borcane, semănători, mașini de tăiat pai, aproape scoase din uz, au fost redate muncii spre bucuria plugarilor care au simțit solidaritatea muncitorească a marinarilor.

Nu au lupsit nici întrebările și mirarea sătenilor privitor la priceperea marinarilor în repararea plugurilor.

„Păi noi nu arăm marea ?" glumește un marinar fără să-și ia ochii depe lucrul său.

— „Arați marea ?"

— „Vezi bine c'o arăm, dar la noi sunt brazde mari, de șapte-opt metri ce se cheamă valuri, iar plugului îi spunem „vapor".

Pe liniile aceleiași munci voluntare sindicatul muncitorilor din Giurgiu a format două echipe voluntare ce urmează a continua lucrările conductei București-Giurgiu, când aceste lcrări trec din Județul Ilfov în Județul Vlașca, căreia aparține portul Giurgiu.

Deasemeni Sindicatul marinarilor Galați a fost prezent în munca voluntară prin 5 echipe care au prestat 1560 ore la degajarea molozurilor și stivarea cărămizilor.

Munca aceasta se dovedește cu atât mai consistentă și utilă contribuind la refacerea orașului și portului Galați ce a fost încercat de urgia războiului ca puține alte localități ale țării.

Sindicatul P. C. A. în cursul lunei Februarie crt. a deplasat echipa artistică a Sindicatului la Sanatoriului la Sanatoriul T. B. C. din Comuna Vasile Roaită, aducând alinare bolnavilor ce și-au pierdut sănătatea în câmpul muncii.

Orele de muzică și teatru oferite cu această ocazie bolnavilor au fost primite cu nestăpânită bucurie, entuziasm și elogii aduse guvernului și C. G. M.-ului în grija arătată celor suferinzi.

Coresp.

Regimul democrației populare a rupt lanțurile care au încătușat desvoltarea navigației noastre.

Omul, apa și sporturile nautice

Deși omul este făcut să trăiască pe uscat, unde a apărut sub forma sa actuală, este înzestrat cu deosebite calităţi spre a înfrunta mediul lichid.

Nu e de mirare deci, legătura dintre om şi apă, nu e de mirare emoţia ce totdeauna îi provoacă, nu e de mirare truda neostenită de a-i pătrunde tainele, de a-i smulge secretele.

Un lucru, un fapt palpabil, l-a învăţat omenirea din tovărăşia ei cu apa : că ea este elementul care dă şi întreţine viaţa.

Ea este asigurarea vieţii pentru copilul plăpând al oraşelor adus la ţărmul ei să-şi întărească trupul firav la razele binefăcătoare ale soarelui ; ea este şcoala vieţii pentru tânărul care-i încearcă unda vie, şi-şi călește voinţa şi trupul înfruntând vântul şi valul, ea este regenerarea vieţii pentru omul matur ce-i înfrânge capriciile şi-i primeşte alintările ; ea este prelungirea vieţii pentru bătrânul care-i cunoaşte liniştea şi sbuciumul, care-i pătrunde înţelesul.

Poarta, la îndemâna oricui, prin care să poată intra în domeniul minunat al apelor, este sportul nautic cu toate ramurile sale : înotul, vâslitul, vela, drumeţia de apă. Şi este caracteristic faptul că în fiecare din aceste ramuri şi spre diferenţă de alte domenii de sport, practica lor se poate face la toate vârstele.

Inotul, sport prin excelenţă complet, care cere calităţile de atlet desăvârşit concurentului pe 100 metri crawl, oferă o nesfârşită gamă de eforturi gradate dând posibilitatea şi celui mai în vâstă să-l prartice până la adânci bătrâneţi. La fel rama, dela skifful de curse la barca de promenadă, mânată lin pe faţa liniştită a lacului, la fel vela, cu gama ei nesfârşită de categorii de ambarcaţiuni, pentru toate vârstele, toate puterile, toate apele.

La fel toate sporturile mecanice de apă cu vigurosul sky nautic trecând la şalupa automobilă şi motorul în afara bordului util la turisme şi pescuit.

Şcoală de rezistenţă şi voinţă pe lângă contact intim şi strâns cu elementele dătătoare de viaţă, apa, soarele, vântul şi sporturile nautice sunt cea mai minunată şcoală a vieţii pentru generaţiile tinere, nădejdea viitorului.

Dacă în multe a fost natura darnică cu acest pământ românesc, în puţine l'a dăruit mai desăvârşit ca în apele ce-l străbat şi-i udă marginile. Dela clobul de cer al lacului de munte încătuşat în feeria priveliştii carpatice până la pânza albastră a Mării, apa se găseşte mereu prezentă, mereu alta, după cum şi uscatul îşi schimbă înfăţişarea.

Deaceea rare sunt regiunile în care nu poţi lua contact strâns cu ea, unde să nu se poată face fie sporturi de apă, fie drumeţie nautică, fie lăsându-te pe şuvoiul înspumat al râurilor de munte, fie pe firul leneş al celor de şes, fie plutind pe unda puternică a fluviului sau pe faţa lucie a lacurilor şi a Mării.

Românul arată însă faţă de apă aceeaş neînţelegere ce până de curând o arăta şi faţă de munte. Azi suntem faţă de realele posibiltăţi ale ţării, încă în faza de pioneri şi eforturile, care n'au lipsit în trecut, au fost în general izolate şi'n deosebi nesusţinute de forurile cărora le incuba aceasta.

Lipsa unui efort planificat a făcut ca sporturile nautice să fie tratate ca o ramură inutilă, o excrescenţă deficitară a sporturilor de mare spectacol şi beneficii materiale pentru cei care le organizau.

Lipsa unui program de construcţii, cel puţin de formă şi încurajare a unor constructori de ambarcaţiuni pentru pungile sărace, a celor care într'adevăr pot beneficia mai mult de binefacerile apei, a dus la mentalitatea că sporturile nautice sunt făcute numai pentru cei bogaţi.

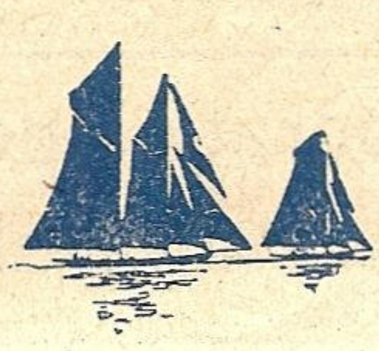
Lipsa bazinelor şi piscinelor, taxele probitive la cele care existau, au ţinut departe înotul, sportul care prin excelenţă trebue să fie al masselor prin rolul său de constructor al celor mai desăvârşite echilibrate corpuri, de tineretul acestei ţări. Lipsa din programele şcolare a noţiunilor elementare privind activităţile de apă.

Cauzele acestor lipsuri care ne-au lăsat în urma vecinilor acestei ţări, netăgăduit mult mai bine înzestrată de natură pentru sporturile de apă decât ei, sunt multe, şi racile au fost multe, dureroase unele din ele.

Cum ţinta însă e mare şi frumoasă, cum posibilităţile înmănuncherii tuturor energiilor creatoare sunt mai mari azi ca'n trecut, e înţelept să căutăm a realiza cu un ceas mai devreme ceeace s'a întârziat deja destul timp să se construiască : un popor fericit şi sănătos prin traiul lui înfrăţit cu apa.

Acestei ţinte Liga Navală Română înţelege să-i devoteze o bună parte din activitatea sa şi în paginile acestei reviste o parte permanentă va fi devotată sporturilor de apă.

EUXINUS



CONFERINȚĂ MARITIMĂ A O. N. U.

Conferința ținută la Geneva în primele zile ale lunii Martie s'a terminat fără prea mari rezultate practice, afară doar de oarecari hotărîri formale și organizatorice. Așa s'a hotărît ca sediul permanent al Organizației Maritime Internaționale să fie stabilit la Londra. Consiliul acestei organizații urmează să fie compus din 16 membrii: Anglia, Statele-Unite, Suedia, Olanda, Norvegia, Grecia, Canada, India, Australia, Franța, Belgia și Argentina. Celelalte patru state rămân să fie alese de adunare, două dintre statele cu mari interese în traficul maritim internațional de călători, iar celelalte două din cele cu interese în cel de mărfuri.

CONSTRUCȚII PUȚIN OBIȘNUITE.

La începutul lunii Aprilie, într'un șantier naval din Anglia s'au lansat câteva tipuri de nave bazate pe cele mai noi perfecționări ale technicei construcțiilor navale.

Din acestea fac parte câteva unități cu propulsiunea turbo-electrică și câteva înzestrate cu un aparat motor combinând mașina alternativă cu turbina.

VAPOR SPECIAL PENTRU CERCETĂRI MAGNETICE

La Institutul de geofizică teoretică al Academiei de Științe din U. R. S. S., a avut loc o consfătuire sub președenția ministrului instrucțiunei al R. S. F. S. R., la care au luat parte reprezentanții Institutului de magnetism terestru al Universității din Moscova și alți specialiști.

A fost desbătut proectul construirii unui vapor special de 270 tone, pentru studii și cercetări magnetice, oceanografice și meteorologice pe mare. La construcția vasului fierul va lipsi cu totul. Pe vas se va instala un motor cu combustiune internă și va fi echipat cu vele.

CONSTRUCȚII NORVEGIENE IN ȘANTIERELE ITALIENE

De mai multe luni presa norvegiană comentează dificultățile legate de construcția a 6 nave în șantierele italiene. Dificultățile provin din cauza specificării din contracte privind achitarea în bani lichizi, în dolari și lire sterline.

In cele din urmă s'a ajuns la un compromis și anume: 4 din nave se vor construi în Italia în condițiunile de plată fixate, iar restul se vor construi la Aalborg Verft, după aceleași planuri. S'ar putea chiar ca până la urmă să se reducă comanda din Italia la trei nave și să se introducă la Aalborg Verft, o comandă pentru un tip nou de navă, de 1450 tone, cu viteza de 18 Nd.

CONSTRUCȚIILE NAVALE IN 1947.

Lloyd's Register informează că din cele 837 nave cu 2.212.000 tone registru lansate în intreaga lume în cursul anului trecut, 530 din ele, totalizând 1.690.000 tone, sunt motonave. Numărul vapoarelor lansate este de 257 cu 934.000 tone.

Intre motonave sunt socotite și opt unități cu 15.700 tone întrebuințând transmisia electrică. Din cele 68 nave construite în Olanda, 62, cu 74.000 tone sunt motonave iar trei cu 13.000 tone sunt vapoare.

Din totalul lansat în 1947, abea 4% vor întrebuința cărbunele drept combustibil.

POZIȚIA OLANDEI IN NAVIGAȚIE

La 1 Ianuarie 1948, flota comercială Olandeză a totalizat 2.380.000 tone. Totalul în 1939 era de 2.850.000 tone. Datorită eforturilor de înlocuire a pierderilor în tonaj (1.200.000 t.), cauzate de război, Olanda se situiază deci în locul V între flotele comerciale ale marilor puteri maritime, imediat după Uniunea Sovietică. Cu toate aceste eforturi de refacere a flotei nu trebue pierdut din vedere faptul că Olanda uzează material în conflictul indonezian și este subordonată planului de sortaj (pentru cargouri și nave de cabotaj) și deci ritmul reconstrucției nu poate fi accelerat. Deasemeni necesitatea de a se reface flota de nave de pasageri se discută în cercurile interesate, datorită atât marei desvoltări a transporturilor aeriene cât și faptului că numărul de nave vechi este prea mare în raport cu timpul necesar înlocuirii lor.

Opinia specialiștilor în această ultimă problemă este să se construiască 500.000 tone la fiecare perioadă de 5 ani. Calculat la prețurile actuale, aceasta ar însemna o investiție de 85.000.000 guldeni anual.

CARȚI ȘI REVISTE

Buletinul Uniunii Sindicatelor din porturi și transporturi Ianuarie—Martie 1948

După câteva luni de întrerupere acest Buletin apare într'o nouă formă atât în ceeace privește conținutul cât și condițiuni technice, cari sunt ameliorate față de trecut.

Destinat a face legătura între Sindicate și Uniune, precum și a contribui la ridicarea nivelului și conștiinței de clasă a marei componente a acestei Uniuni sindicale, se poate spune că această publicație corespunde în mare măsură scopului propus și cu o participare activă a sindicatelor, putând fi desăvârșită în viitor.

La acest scop se tinde prin articole de fond semnate de Președintele Uniunii C. Spireanu — Republica Populară Română și sarcina muncitorilor din Transporturi — de secretarul uniunii Z. Dincă — Alianța noastră cu țărănimea — și N. Asaloș, Stan Ionică, N. Rusu, S. Ianculescu, Mihail Pop, etc., privind problemele navigației, problema transporturilor în slujba poporului, realizări sindicale precum și diferite actualități din lumea porturilor și tronsporturilor, oglindă vie a vieții de muncă ce pulsează în aceste sectoare.

Dr. ORESTE D. ANASTASIU: *Cooperativele de pescuit.*

Autorul, cunoscător al problemelor economice, după ce într'o lucrare anterioară întitulată „Este Marea Neagră săracă în pești?" arată bogăția faunei ei, dă soluții pentru a pune in valoare toate bogățiile Deltei. Autorul arată cum *piscicultura* impune crearea de cooperative pescărești și înzestrarea lor cu bărci cu motoare pentru pescuitul în larg, aplicarea metodelor științifice, intensificarea talianelor cu stâlpi de beton armat; *Apoi amenajarea insulei Șerpilor* cu stație modernă de pescuit și *exploatarea stufului*, din Delta Dunării, sunt probleme tratate pe larg ca și vânarea distrugătorilor *delfini* a căror carne, piele și grăsime reprezintă o adevărată bogăție, exploatată de mult de Uniunea Sovietică. Toate acestea, sunt soluții cât se poate de practice și demne de luat în studiu.

D. Dr. Atanasiu aduce prin lucrarea de față un prețios concurs Satului, în noua organizare democratică, cu tendința ușurării traiului cetățenilor și lărgirea câmpului de muncă constructivă.

V. KATAEV: *O pânză în depărtare*, traducere de *Lucia Cosma* și *Vladimir Solduhin*, editura „Cartea Rusă".

Cartea se adresează în special tineretului, adevărații eroi fiind doi băețași în vârstă de nouă ani, Petia și Gavric, care deși fac parte din medii sociale deosebite (unul fiu de profesor, altul pescar, încercat în aspra viață a celor ce trăesc scotocind adâncul apelor) totuș sunt legați de o adâncă prietenie și dau un prețios ajutor mișcării revoluționare.

Plin de viață, chiar în descrierea unui colțișor ce ar părea fără importanță, Kataev scoate în relief în cel mai natural chip, fără sforțare, sufletul celor doi copii care trăesc îmbinând realul cu fantasticul, dela copilărețile lor jocuri până la aventurile la care iau parte.

Iată cum zugrăvește autorul marea:

„Cât de mult te-ai uita la ea, nu te poți plictisi. E totdeauna nouă, capricioasă, misterioasă. Se schimbă sub ochii tăi, în fiecare clipă.

„Acum e potolită și senină, brăzdată de potecile aproape albe ale micilor valuri lunecoase... Acum este de un albastru aprins, arzătoare, sclipitoare... Acum e ondulată ca spatele unuĭ mĭel... sau, sub bătaia proaspătă a vântului, devine de culoarea închisă a viorelei.

„Când este năpădită de furtună, își schimbă înfățișarea în chip cumplit. Vântul sălbatec gonește valurile înalte. Pe cerul cenușiu, sboară pescărușii, țipând. Valuri frământate și spumoase târăsc și aruncă la mal cadavrul lucios al unui delfin. Verdele tăios al orizontului stă ca un zid dințat asupra norilor cenușii. Valurile verzi de smaragd, împodobite ca spuma șerpuitoare și nestatornică se sparg cu un sgomot asurzitor de mal. Ecoul are un răsunet de bronz în atmosfera încărcată. O ceață fină de picături mici plutește ca un văl subțire dealungul stâncilor, izbite de valurile puternice,

„Dar farmecul cel mai turburător al mării constă în taina în care, de totdeauna, este învăluită nesfârșita ei întindere.

ANALELE ROMANO—SOVIETICE, excelentul buletin pe Ianuarie și Februarie al Institutului de Studii Româno-Sovietice se prezintă și de data aceasta cu un bogat material științifico.politico- social. După un editorial în legătură cu Republica Populară Română și bazele economice ale nouii democrații, d. *V. Novacu* ne vorbește despre „gândirea leninistă și fizica modernă", arătând lupta lui Lenin contra celor ce neagă materia, dar admit însușirile, manifestările ei. „Nu poate exista fenomen al naturii care să nu aibă la bază proprietăți fizice, și nici acestea nu pot exista fără materie".

Urmează apoi studiile d-lor *A. A. Droscov* asupra „rolului substanțelor radioactive în viața plantelor: *Dr. I. Turai* despre „grefarea și transplantarea țesuturilor": *Ing. B. T. Ivanov* despre „cinematografia în relief": *I. Rachmuth* „legea valorii și aplicarea ei în U.R.S.S.": *I. A. Bocicarev* despre „Origina slavilor";

I. D. Levin despre „principiul suveranității în știința burgheză a dreptului"; *N. I. Rubinstein* despre „istoriografia în lumina concepției Marxiste-Leniniste".

Ca fapte și comentarii găsim: „contribuția d. prof. Calanțarov la problema sistemelor de unități în fizică", „conservarea capitalismului sub masca „planificării", „ultimele concepții asupra tectonicei recente a platformei rusești".

Buletinul se încheie cu dări de seamă în domeniul științelor fizico-chimice, matematice, științelor naturale, medicină, technică, architectură, geografie, geologie, istorie, filologie, drept, filozofie. Nu lipsesc nici bibliografiile, cronicele, notele, care informează pe cititori cu tot ce este de actualitate.

METROPOLITANUL MOSCOVEI de *I. Katten.*

Democratica conducere a Societății Tramwaelor din București a luat inițiativa înființării unei biblioteci menită „să dea posibilități de afirmare elementelor studioase din întreprindere". Primul volum apărut ne prezintă una din cele mai mărețe înfăptuiri ale geniului sovietic, *Metropolitanul din Moscova.*

Atât lucrarea literară, cât și cea care face obiectul ei, scoate în evidență grija pe care regimul sovietic o are pentru binele obștesc, punând la îndemână cel mai rapid și comod mijloc de comunicație în comun, practicat de mult aiurea.

In primul capitol, autorul ne pregătește, făcând o incursiune în trecut: „în 1914 autobuzele, larg răspândite în Europa Occidentală, erau cunoscute locuitorilor din Moscova numai din ilustrațiuni. Populația se servea de cele 40.000 de birji și de tramwae, care deséori blocau întreaga circulație".

In următorul, scoate în evidență nsecsitatea metropolitanului: în 1921 tramwaele au transportat 28 milioane pasageri, al căror număr se ridicase în 1924 la 320 milioane. Cu toate opunerile, unele de ordin mistic chiar, în 1931, când s'a stabilit planul de refacere al Moscovei, s'a hotărît și construirea unui metropolitan, menit a deservi mai bine nevoile masselor largi.

In următoarele trei caapitole, ni se expun dificultățile de ordin technic ce au trebuit să fie învinse.

In al VI-lea, admirăm arhitectura stațiilor, în „lumina principiilor staliniste *„grija de om"*. In afară de impunătoare clădiiri, în stiluri variate, care sa îmbină armonios cu al celor din cartier, ochiul este încântat și de luminosul interior, cu pereți și piloni îmbrăcați în marmură, porfir, oțel oxidat, etc. In ceeace privește amenajerile, „metropolitanul se evidențiază ca o construcție socialistă, chemată a satisface toate cerințele higienice astfel ca pasagerul să uite că se află sub pământ".

Volumul, îmbogățit cu numeroase fotografii și scheme, care ușurează urmărirea textului, se încheie cu perspectivele de viitor.

M. D.

Colțul începătorilor

„PASTEL DUNAREAN"

Din stufuri soarele s'aprinde
Vărsând lumina peste maluri
Un vas de pasageri pornește
Dela ponton cu prova'n valuri

Pe malul drept în coasta lină
Scăldată'n razele de soare
Țăranii, azi stăpâni pe glie
Muncesc cu sârg pe-a lor ogoare

O barcă joacă în lumină
Și tae unda cea adâncă;
Luntrașii trag vârtos la rame,
- In ritmul sănătos de muncă.

Pe-o pasarelă între șlepuri,
Trei băețași, pescari de mâine,
Incearcă'n undițe norocul,
Cu râme și bucăți de pâine.

Un pelican, ce dormitează
Lângă ostrovul dela vale,
A tresărit din somnolență
Și'nspre vapor privește'n cale.

Apoi, își mișcă-agale pașii,
Inspre a undelor cărare
Și lin se lasă'n valul apei,
In semn de ultimă sfidare.

Sergent DAN PLOPU

DIN VIAŢA FILIALELOR L. N. R.

Propaganda Ligii Navale Române în provincie este dusă în prezent în 42 filiale, unele în curs de organizare altele organizate.

In numărul trecut al revistei am publicat o serie de ştiri în legătură cu constituirea unora din filiale. Continuăm acum cu restul filialelor şi centrelor de corespondenţă:

Filiala Călăraşi.

Compunerea Comisiei Interimare:
Preşedinte: Cătănescu P. Căpitanul Portului.
Secretar: Lăzărescu C. Cpt. Ajutor de Port.
Membri: Cpt. C-dor Argeşeanu Şerban din C.F.Fl.
Maior Constantinescu Alex. din C.F.Fl.
Cpt. Ungureanu Gh. din C.F.Fl.
Lt. Babalâc Paul din C.F.Fl.
Ilie Ionescu Preşedintele Sind. Marinarilor Comerciali.
Burlacu Ştefan Seful Serv. Hidraulic.
Ştefănescu Vasile Agent Sovromtransport.
Barbu Gh. Preşedintele Cons. Sind. Jud.

Filiala Cerna-Vodă.

Compunerea Comisiei Interimare:
Preşedinte: Al. Luchianuc Şef. Adm. Serv. Hidraulic P.C.A.
Secretar: C-tin Soare Şef. Adm. Sovromtransport.
Casier: Gh. Vana Agent de Port.
Membri: Lt. Miron Ignat din Bat. Geniu Marină.
C-tin Berea Secretar Sindicatul Porturi şi Transporturi.
C-tin Flămnăzeanu Căpitanul Portului.
C-tin Dumitrescu Delegatul Marinarilor Comerciali.
Plot. N. Boncotă din Dep. Marinei Hinog.

Filiala Constanţa.

In cursul trimestrului Ianuarie—Aprilie 1948, filiala Constanţa a luat o desvoltare deosebit de importată, datorită eforturilor depuse de membrii Comisiei Interimare, datorită unei activităţi planificate şi unei repartizări judicioase a sarcinilor în sânul Comisiei.

Astfel, pentru a evidenţia numai câteva din realizările Comisiei Interimare vom enumera:
— Amenajarea unui sediu şi organizarea unui serviciu permanent al Asociaţiei în centrul oraşului.
— Inscrierea a 1500 membri la L.N.R.
— Punerea în construcţie a 5 baleniere, a câtorva bărci speciale pentru canotaj şi a câteva yole, pentru filială.
— Colectarea de fonduri pentru ducerea unei propagande active în timpul verii, pe litoralul mării.

Realizările filialei Constanţa trebue să servească de model celorlalte filiale, ţinându-se seamă că aceste realizări sunt rodul unei colaborari pline de înţelegere pentru scopurile Asociaţiei, colaborare care demonstrează cu prisosinţă sensul-nou democratic al muncii pentru binele colectivităţii.

Filiala Bechet.

Compunerea Comisiei Interimare:
Preşedinte: Gh. Delcea Şef. Oficiului de Port.
Membri: Ion Ponca Şef, Serv. Hidraulic P.C.A.
Al. Bârsănescu Şef. Ag. Sovromtransport.

Filiala Drencova.

Compunerea Comisiei Interimare:
Preşedinte: Ştefan Popescu Şef. Oficiului de Port.
Secretar: Vasile Munteanu Preşedinte Sind. Unite.
Casier: V. Mihăilescu Agent Sovromtransport.
Membri: Ing. I. Scarlat Şef. Ocol Silvic Berzasca
Plot. I. Ciucba C-dt Secund al Educaţiei din Berzasca.

Filiala Calafat.

Compunerea Comisiei Interimare:
Preşedinte: R. Lagey Căpit. Portului.
Secretar: I. Bâgnaru Agent Sovromtransport.
Membri: C-tin Metoni Şef. Serv. Hidraulic P.C.A
P. Ştefănescu Secretar U.T.M.
Gh. Cocârlă Prim Pretor.

Fiiliala T.-Măgurele.

Compunerea Comiisiei Interimare:
Preşedinte: P. Rădulescu Căpit. Portului.
Membri: Prof. Fl. Creţeanu Prefectul Jud.
Ispas Zâmbrea Primarul T. Măgurele.
N. Dumitrescu Şef. Serv. Hidraulic P.C.A.
I. Gheorghiu Şef. Ag. Sovromtransport.

Filiala Sulina.

Compunerea Comisieii Interimare:
Preşedinte: Marin Puşcaciu Căpitanul Portului
Vice-Preş.: Ion Grafcenco Of. Fluv. D. D. M. delegat al Uniunii Sind. Porturi şi Transp.
Casier: Nicolae Georgescu Şef Of. Sovromtransport.
Secretar: Al. Ichim Direcţia Dunării Maritime.
Censori: Eugen Mihăilescu Pilot Dir. D. M.
Dumitru Stan Of. de Port.

Rugăm filialele Isaccea, Mangalia, Râmnicu Sărat, Ţândărei, precum şi membri corespondenţi şi delegaţii Comitetelor de Iniţiativă din Arad, T.-Mureş, Sibiu, Slatina, Tecuci, Feldioara, Sighişoara, Craiova, Bàbàdag; Braşov, şi Tg.-Ocna de a ne comunica detalii în legătură cu munca pentru organizarea filialelor şi pentru ducerea propagandei.

HUMOR

Prezintăm cititorilor noştri un nou lot de „bancuri" ... In general, noi marinarii, în navigaţie, evităm bancurile (proaste).

Dacă totuşi dumneavoastră veţi întâlni vreunul, nu faceţi mare caz... ci evitaţi-l, dovedind astfel calităţi de marinari ..

PRINCIPII INVECHITE

Bătrânul armator Iohn Bill sfătuia astfel pe fiul său :

— „Dragul meu, în viaţă, ca şi în arboradă,... când eşti sus... nu te uita în jos, că îţi vine ameţeală... şi poţi cădea ; când eşti jos însă, uită-te în sus... la colţul velei... ca să-ţi dai seama de unde bate vântul...

. . . . . .

Şi când te gândeşti că asemenea principii au făcut epocă.

Mii de draci !... Modul meu de a combina aerostaţia cu marina... va trezi interesul tuturor, pe această insulă pustie.

(din memoriile marinarului Niţă).

HUBLOT-UL DESCHIS

Un „pământean" şi trei marinari stau şi filozofează, răsturnaţi în „chaise-long"-uri pe punte...

— „Femeea, — dragii mei, — este o fereastră deschisă spre paradis", spune pământeanul...

— „Un hublot, vrei să spui"... îl corectează un marinar.

— „Se poate să ai dreptate — intervine al doilea — însă eu cred că paradisul depinde oarecum de... hublot"...

— „Da !... şi mai ales de cei care privesc prin el... — vorbi şi al treilea — fiindcă fiecare are... punctul lui de vedere...

— „Oricum ar fi... un lucru e cert... că nu e bine să uiţi hublot-ul... deschis... fiindcă nu odată s'au scufundat nave dintr'un motiv aşa de neînsemnat" — completă zâmbind primul marinar...

ŞMECHERUL RECUNOSCĂTOR.

Intr'o zi se prezintă la comandantul unui cargou, un tânăr simpatic şi curat, dar modest îmbrăcat cu nişte haine vechi de marinar.

— „Domnule Comandant... sunt gata să fac orice. Primesc orice funcţie... Sunt marinar din tată'n fiu, de trei generaţii... Marea pentru mine"...

— „Te înţeleg... te înţeleg dragul meu, ca nimeni altul" — îl întrerupse Comandantul... — „Acum 20 de ani şi eu păndeam ca şi dumneata toate navele prin port... Imi pare rău... Echipajul meu e complet... Totuş vreau să te ajut cu ceva... Uite, ţine 1000 de lei şi... te sfătuesc să încerci la „Nora" cargoboatul norvegian dela dana zece... Il auzeam aseară pe Comandant că ar avea nevoe de un marinar"...

— „Vă mulţumesc, domnule Comandant"... făcu tânărul împăturind cu grijă banii,... „şi... vă mulţumesc că m'aţi prevenit... în chestia cu norvegianul".

UNA... S'A SPART !

— „Allo !... Allo !..., mânăstirea B ?...

— „Da !... Mânăstirea B aici... Fii binecuvântat fiule !

— „Cu plecăciune părinte... Aici e Căpitănia portului X... Aş dori să vorbesc cu Sfinţia Sa Starețul...

— „Chiar eu sunt fiule...

— „Vă anunţ că ne-a sosit chiar adineaori cu vaporul, o lădiţă pentru Sfinţia Voastră...

— „Ah... da, da... Ştiu ! Sunt nişte sfinte cărţi de rugăciuni pe cari le comandasem la Sfântu Munte...

— „Atunci, n'ar strica să trimită Sfinţia Voastră pe cineva să le ridice, fiindcă una din cărţi s'a spart... şi curge"...

EI ŞI !... MARE PAGUBĂ.

Mă grăbeam într'o dimineaţă spre port. Trebuia să eşim cu canonierele în mare, într'o aplicaţie de câteva zile. In drum, m'am abătut la debitul-librărie din apropierea vămii :

— „Dă-mi te rog o sticlă de cerneală de stilou şi trei pachete de ţigări"... şi-i întind o hârtie de 1000 de lei...

— „Cu plăcere... poftiţi... Ah !... dar n'am să vă dau restul... N'aveţi d-voastră bani potriviţi ?"

— „Nu şi n'am nici tutun... şi eşim acum în mare...".

— „Ei bine, lăsaţi că-mi plătiţi diseară, sau mâine domnule Căpitan...".

— „Bine... dar eu voi rămâne în mare vre-o câteva zile... Ce te faci dacă se scufundă vaporul cu mine" glumesc eu...

— „Ei şi !... mare pagubă !"... caută el să mă liniştească.

EXPRESII ŞI ALOCUŢIUNI MARINĂREŞTI

1. a pune capul pe... = a se îndrepta către... (Ex.: cum am văzut-o am pus capul pe trotuarul opus).

2. a lua la ureche = a lua de braţ. (Ex.: ...atunci, galant, am luat-o la ureche, şi am pus capul pe cinematograf).

3. a avea avarii la cârmă = a avea mersul nesigur. (Ex.: Eşind din bodega „X"... au simţit că am avarii la cârmă).

4. a lua terţarole = a fi prudent. (Ex.: In amor ca şi în orice altă furtună a vieţii trebue să ştii când trebue să ei terţarole).

5. a răsturna maşinile = a face calea întoarsă... (Ex.: Când am văzut situaţia mi-am zis: e cazul de luat terţarole şi de răsturnat maşinile)...

6. a rămâne pe uscat = a rămâne fără nici un ban. (Ex. După o lună de trai fără grije m'am trezit într'o dimineaţă că am rămas pe uscat)...

7. a matisi... = a aplica unuia o bătae corecţională. (Ex.: Imi pare rău de cele întâmplate... dar dacă îmi mai face una la fel, iar îl matisesc)...

(urmare în numărul viitor.

ORDIN DE ZI

Regretatul amiral Nicolae Negru, observase în răsboiul din 1916—1918, pe când era comandant al părţii sedentare, că în procesele verbale de scădere a echipamentului celor morţi, nu lipseau căciulile, cojoacele, mantalele cu care erau îngropaţi şi urmau a fi scăzute din inventarul companiilor.

După câteva discrete anchete, spre a curma abuzurile plutonierilor şi „aţicilor", a dat următorul istoric ordin de zi:

...„Pe viitor, fie frigul cât de mare, morţii se vor îngropa fără căciuli şi fără cojoace"...

FIECARE CU TEORIA... LUI.

Nici astăzi nu ştiu cum s'au pomenit discutând pe puntea vaporului Brăila—Galaţi, un călugăr, un voiajor comercial şi amicul meu Căpitanul C....

— „Femeea ne-a închis paradisul lui Dumnezeu" rosti ameninţător călugărul ridicându-se în picioare şi adresându-se amicului meu, care probabil încercase să apere pe urmaşele Evei...

— „Bine părinte, admit... dar ni l-a deschis în schimb pe al ei propriu", căută să-l convingă el pe popă...

— „Dar întrucât acest al doilea paradis a fost destinat să concureze pe cel dintâi desigur că dracul nu e străin de afacerea asta"... completă împăciuitor voiajorul comercial...

IN DEVĂLMĂŞIE...

Era în războiul trecut. Nemţii pătrunseseră în Dobrogea, şi ajunseseră la Măcin.

Două vedete de ale noastre primesc ordinul de a face o recunoaştere armată şi cu toată viteza se îndreaptă spre Măcin, pătrund în canal, trag câteva salve şi acostează la cheu.

Două steguleţe dela vedeta ce purta ghidonul de comandament ordonă „companiile de debarcare să-şi facă datoria!"

Ordin scurt şi cuprinzător!

„Companiile" debarcă în adevăr. Câte patru marinari de fiecare vedetă. In total erau 8 oameni şi cu sergentul 9. Erau însă „două" companii, pe când inamicul avea numai una! Ai noştri pornesc la atac şi ajutaţi de artileria bordului, pun pe fugă pe inamic, îi izgonesc din Măcin şi se reîntorc la bord triumfători, cu unsprezece nemţi prizonieri; cam puţini pentru „două" companii, dar suficienţi pentru 9 oameni.

Când am întrebat pe unul din ei care vedetă a făcut mai mulţi prizonieri, marinarul răspunse foarte simplu:

— Nu prea putem şti domnule comandor, fiindcă i-am luat în devălmăşie...

DIN CARNETUL MEDICULUI DE BORD.

— Orice medic de bord trebue să-şi laude confraţii (dela uscat) fiindcă nu are să se teamă de concurenţa lor... (De verificat).

— Păduchele îţi aduce exantematicul... ţânţarul, îţi aduce malaria.. vipera, îţi aduce moartea... iar soţia îţi aduce pe mama ei!...

DIN INSEMNĂRILE UNUI PACIENT (AMBARCAT).

— Doctorii sunt ca păhăruţele de coniac. Unul îţi poate face bine... Mai mulţi te culcă la sigur!... (E posibil ca moda consulturilor să fi fost inventată de trustul antreprenorilor de pompe funebre)...

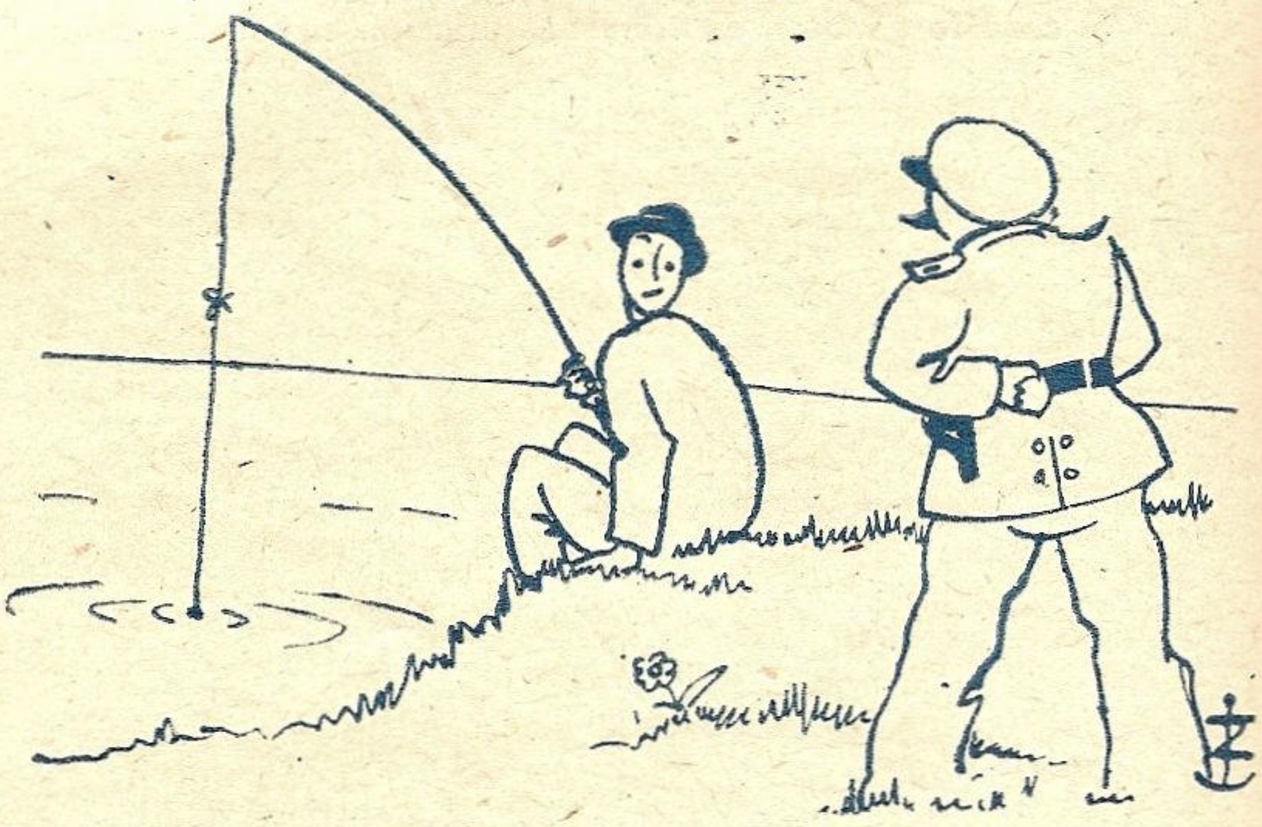
— Noi bolnavii ne plângem că doctorii nu-şi cunosc meseria!... Dar câţi bolnavi ştiu oare să fie bolnavi?...

MAXIME ŞI PROVERBE CU TÂLC

—„Ajută-te singur... ajutând pe alţii', sau „cine dă, lui îşi dă!"... (de unde şi ideea planului Marshall)...

— „Ajută pe aproapele tău... iar dacă el este ceva mai departe, du-te la el acasă cu o flotă puternică şi convinge-l cu orice preţ că îi vrei binele!... La nevoe...

— Să nu ucizi decât pe negri!... Iată formula care împacă "tendinţele civilizaţiunii" cu morala creştină...



— Nu ştii că n'ai voe să prinzi peşte aici?...
— Dar ce?... Am prins eu vreunul?...

BA NOI.., BA VOI.

In războiul trecut două baterii aeriene, una românească, alta rusească erau vecine pe malul dinspre Sud al braţului Sulina. Intre oameni şi între ofiţeri se legase o strânsă prietenie, care nu era turburată decât atunci când apărea vreun avion cu crucea neagră pe aripi. Turburarea provenea din cauză că fiecare baterie pretindea, când titul era norocos, că ea doborâse victima, şi discuţiile deveneau foarte sgomotoase.

— Noi l'am doborit!

— Ba noi!

— Ba noi!

Trebuiau să intervină ofiţerii, care făceau haz, să-i potolească, spunându-le că amândouă bateriile nimerise ţinta şi să încheie disputa cu un păhărel de cognac.

Intr'o bună zi scena se repetă. Un hidroavion e lovit şi silit să amerizeze. O şalupă iese în mare spre a-l captura, iar servanţii bateriei reîncep disputa, cu acelaş refren:

— Ba noi!

— Ba noi!

Şalupa se reîntoarce, cu hidroavionul la remorcă. Vai! Nu era inamic, ci unul aliat. Disputa n'a încetat, s'a schimbat doar refrenul:

— Voi l'aţi doborit!

— Ba voi!

— Ba voi!

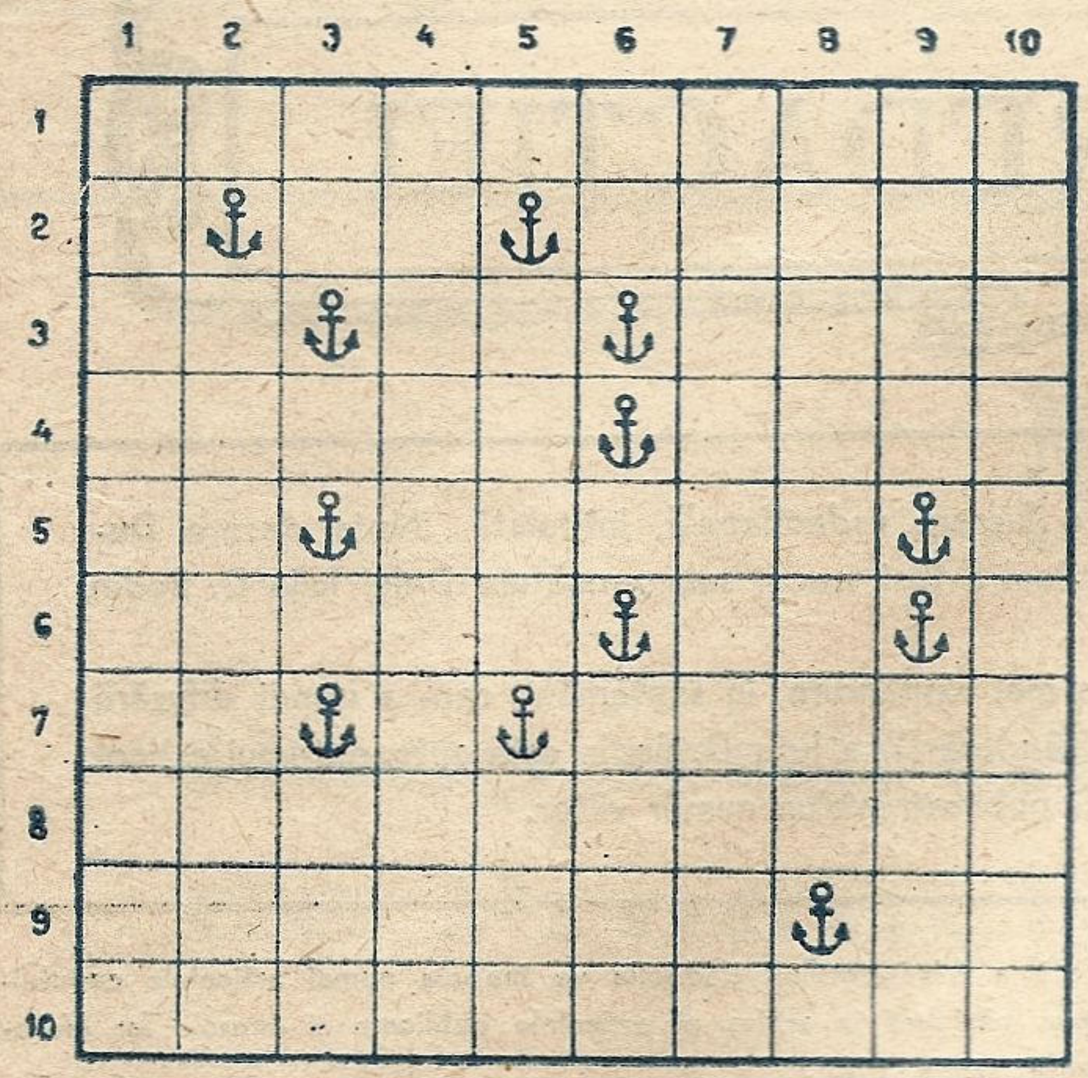
Iar obişnuitele păhăruţe de cognac au fost oferite aviatorilor, spre a-i împăca.

J O C U R I

TALMEŞ-BALMEŞ

Orizontal :

1. „Marea Noastră" (!) în editura S. P. Q. R.
2. E de ros, şi dacă-l aduni cu el, e tot aia: — ...de timp, de mod, etc., d'ampreunat.
3. Ce să-ţi fac ! — Nu-i a mea. — Poate pune în mişcare o maşină sau forma o ceaţă.
4. Incuviinţez. — Se iveşte un vas fără coadă !
5. Jumătate din diminutivul lui Gheorghe. — De drum sau de plăcintă.
6. Fruct care strepezeşte dinţii. — Reuşite !!! (de fapt „u" nu există dar l-am pus eu, să fie mai greu. Sâc !).
7. Sere. — Viţel la poarta nouă.
9. Rezumatul unui portret presărat cu sare (nu Na Cl).
9. Iubitori. — Condiţional : m. p.
10. Opoziţii sau care pot îndura multe...



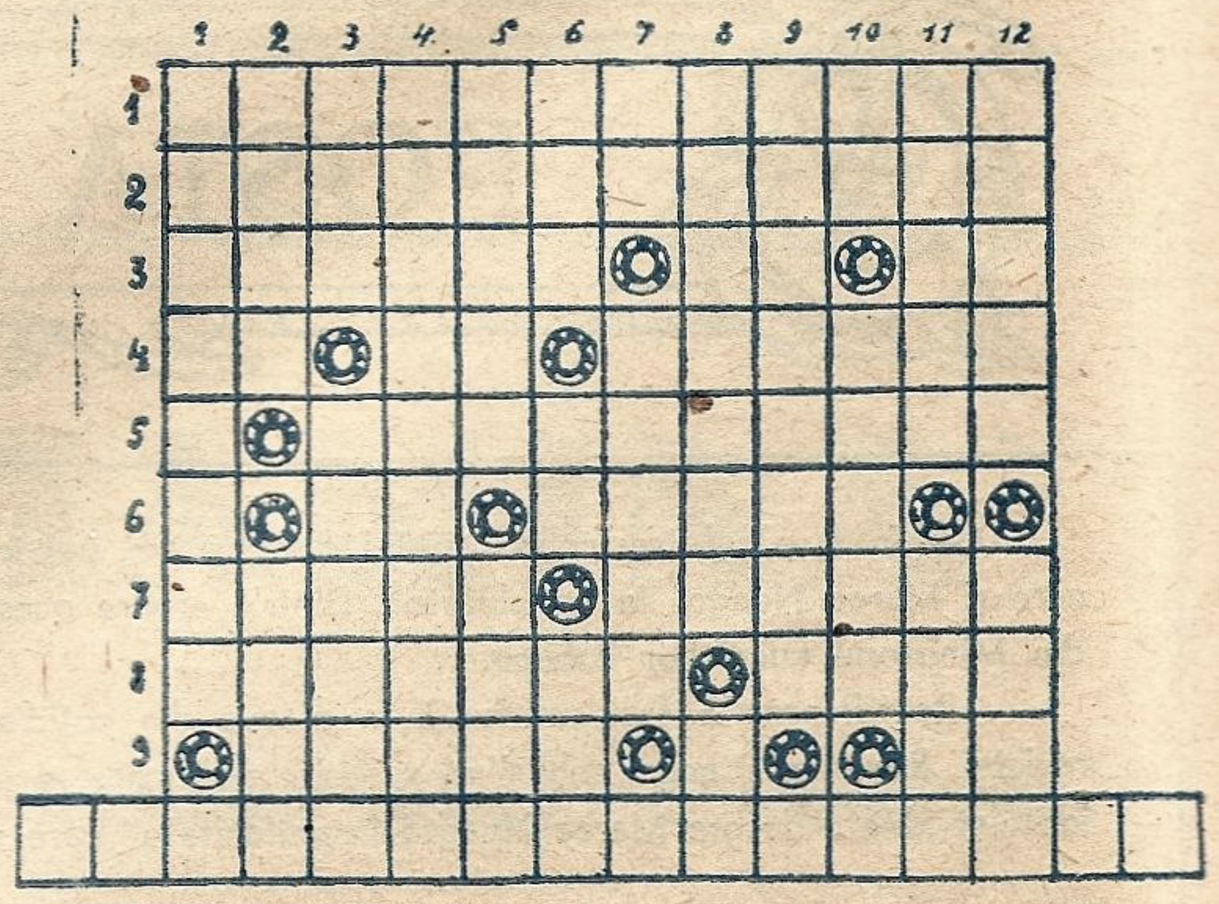
Vertical :

1. Insulă din emisferul sudic c'o gâscă înăuntru.
2. Spirite comprimate cu rime şi cu... grame.
3. Ut. — Obraji sau panglicuţe la o fetiţă nou născută.
4. Poveşti.
5. Eduard, Edmond şi fiu de capră. — Catarg de Hamburg.
7. O nouă ivire.
8. Un astru alb se reflectă în mare.
9. Boxeur aducător de ploae. — Amărât fără soare.
10. Scrisori de... (acestea nu vin prin poştă şi nu li se pun timbre).

REVISTA NOASTRA

Orizontal :

1. O ai în faţă.
2. 2/3 din suprafaţa pământului. — O au şi calul şi valul. — Acum !
3. Pe uscat erau desorganizate de regi iar pe ape sunt organizate de sportivi. — Bucată de timp. — Bă !
4. Insulă franceză. — Hai cal ! — ...RSTUVWXYZ (monoverb 2-6ş.
5. Merge mână în mână cu disciplina.
6. U. V. — La vapor e registru, la uscat e brut sau net.
7. ersiunea I : nume de scriitor român. Versiunea 2 : rus, şi francez ! (atenţie la virgulă). — Aşa pare un vapor piturat în alb.
8. Sosită în port. Cea a marinăriei e grea şi n'are muză în mitologie.
9. Boare de vânt neîncepută. — Mijloc fără cap sau alifie.
10. L. N. R.



Vertical :

1. Ce suntem noi şi veţi fi voi.
2. La vapor se face seara sau dimineaţa iar la instanţele judecătoreşti când nu eşti mulţumit. — Uşoară de apă sau de vânt.
3. Concurs de bărci fără aţă! — Te sprijin.
4. Confirm.
5. Aşa cum e marinarul. — Stârv decapitat.
6. Primul marinar. — Şi'n Franţa. — Nume feminin de ceai.
7. Versiunea I : nume de scriitor român, Versiunea 2 : rus, şi francez !
8. A se obişnui cu marea. — Notă feminină.
9. In legătură cu Crucea Roşie.
10. Plotonier la uscat ; nu există la marină.
11. Tras la rame. — Ne strecurăm şi noi pe aci.
12. A nu-i dulce deloc. — Stat şi puţin

CIFRE ȘI LITERE

1— 2 Măsură chineză.
3— 4 Notă muzicală orientală sau cap de gâscă.
4— 6 Nume feminin.
5— 8 Vapor.
6— 9 In josul râului.
7— 9 Încreţitură de apă.
8—10 Acela.
9—10 A spăla pe cap.
10—11 Măsură agrară.
10—12 Cinematograf în capitală.
10—14 Iz plăcut.
10—15 Care nu e român dar totuş e neam de român.
11—12 Literă grecească.
11—13 Se aduce cu vaporul din Jamaica (aiurea).
11—14 Oraş în Italia.
11—15 Popor antic.
12—13 Cea mai inteligentă fiinţă.
13—14 Bă!
13—15 Ministerul Apărării Naţionale.
13—16 Strică via.
14—15 Bucată de timp.
14—16 Ca la 4—6.
15—16 Poftim.
1—16 ?... (3 cuvinte).

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

MONOVERB GEOMETRIC
2 părţi 6 litere
MAR...A N..AGRA

MONOVERB CU... ZEFIR
2 părţi 9 litere
VARA, IARNA, TOAMNA

MONOVERB CU... CHEIA
2 părţi 5 litere
C A Z
C A Z

POȘTA REDACȚIEI

— In numărul trecut al revistei noastre am publicat o lucrare redacţională, intitulată „Note despre Dunăre şi Marea Neagră în antichitate". Dintr'o eroare acest articol a fost trecut sub semnătura D-nei Iulia D. Bodin din Ministerul Lucrărilor Publice.

Rectificarea a fost publicată în câteva din cotidianele mai răspândite, în săptămâna care a urmat difuzării revistei. Revenim şi acum subliniind această rectificare, şi precizând că D-na Iulia D. Bodin este autoarea unui articol intitulat „Note despre Marea Neagră în antichitate" care va fi publicat într'un număr viitor.

Dintr'o eroare de culeş la tipografie a numărului din Revistă în care se arăta compunerea conducerilor filialelor, a fost omis numele D-lui Cpt. C-dor Moşor din harnica comisie interimară a filialei Constanţa.

— Rugăm pe această cale pe colaboratorii noştri, de a ne trimite totdeauna articolele corect dactilografiate, în dublu exemplar scrise la două rânduri, numai pe singură pagină, lăsându-se margini de 3 cm. în stânga şi în dreapta textului. Semnătura va fi deasemeni dactilografiată. Odată cu materialul propus, ni se va comunica şi adresa exactă şi completă a trimiţătorului. Redacţia va înapoia numai articolele nepublicate, păstrând în arhiva ei articolele publicate şi anexele lor (fotografii, schiţe, etc.).

— In atenţia membrilor corespondenţi şi a responsabililor resortului financiar-administrativ din filiale.

Rugăm a ne trimite neîntârziat sumele restante provenite din vânzarea revistelor, precum şi cotele de 25% şi 75% cuvenite Centralei, conform circularei Nr. 138/18 III 1948.

„ANCORA“

COOPERATIVĂ MARINĂREASCĂ DE PRODUCŢIE

■

Turnătorie,
Reparaţiuni şi construcţii navale,
amenajări de imobile, electrice,
metalurgie şi tehnice diverse.

■

SEDIUL CENTRAL: CONSTANTA PORT.

TEL. 1109—1210.

„MARINA”

Cooperativă marinărească de Producţie şi Transport

■

BRĂILA

STRADA CĂLĂRAŞI, 25 * TELEFON 1741

Trăiască

Republica Populară Română !

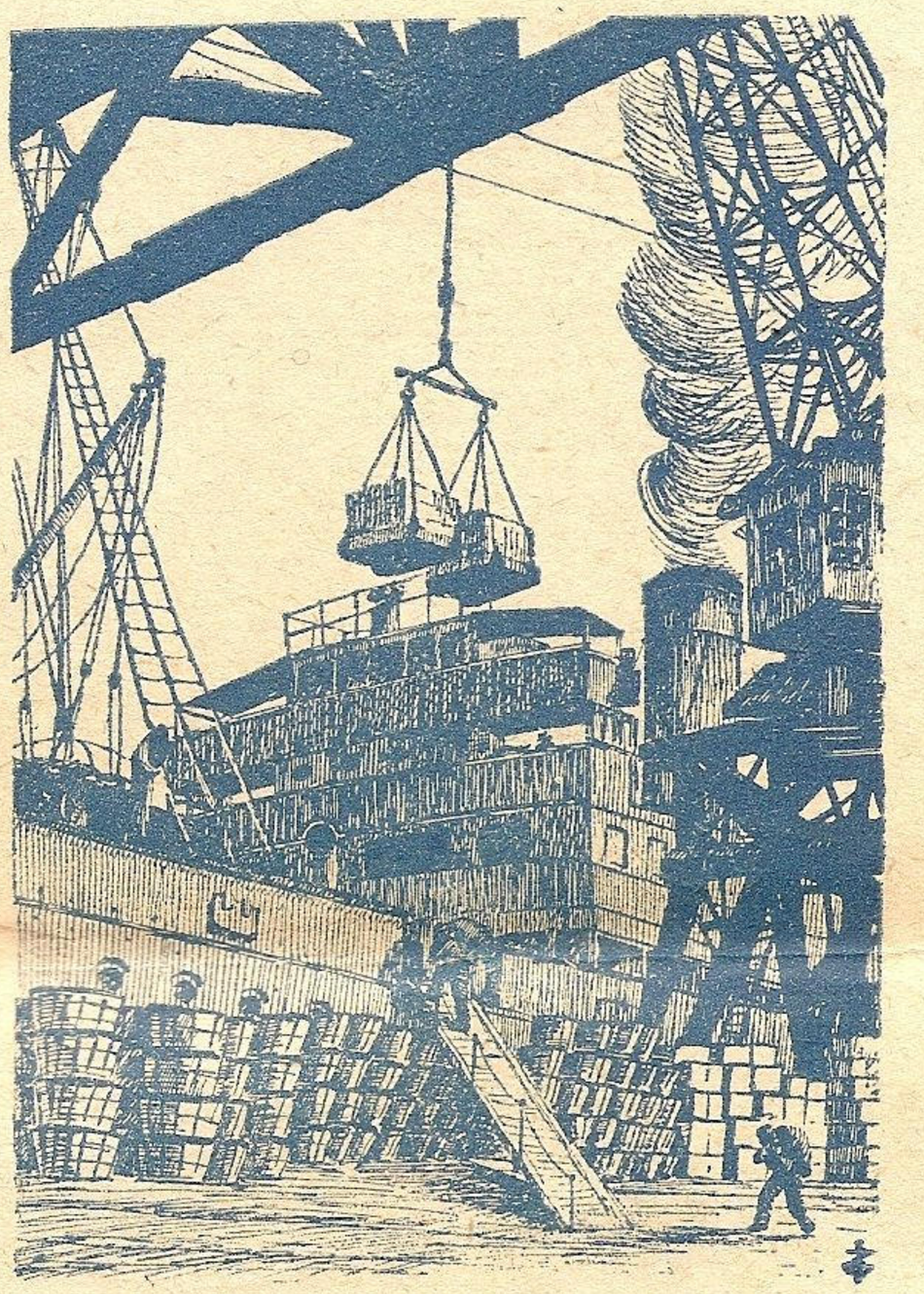
Liga Navală Română

luptă pentru cunoaşterea şi folosirea apelor noastre.

„STANDARD-GRAPHICA" S. A.

Preţul Lei 60.—

MAREA NOASTRA



LIGA NAVALA ROMANA

ANUL XVII Nr. 5—6 MAI — IUNIE 1948

MAREA NOASTRA

ORGANUL LIGII NAVALE ROMANE

Redacţia şi Administraţia — SEDIUL LIGII NAVALE ROMANE: BUCUREŞTI, STR. WILSON 15 - TEL. 5.71.08

APARE SUB CONDUCEREA ŞI INGRIJIREA COMISIEI INTERIMARE L. N. R

formată din:

Preşedinte: Ing. **Sabin Săceanu,** Secretar General Min. Comunicaţiilor

Vice preşedinte: Lt. C-dor **N. Stoenescu** din Comandamentul Marinei Militare

Secretari: **Stroe Botez** din P. C. A.
Cpt. C-dor **Gh. Costea** din Ministerul Apărării Naţionale

Membri: **Silvestru Nichifor** din Soc. Sovromtransport
Const Spireanu din C. G. M.
Cpt. C-dor **Gh. Stănescu** din Dir. Marinei Comerciale
Marin Ştefan din Sovromtransport
Cpt. **Gr. Marteş** din Comandamentul Marinei Militare

CUPRINSUL

	PAG.
Pe drumul construirii socialismului	1
Căile maritime şi fluviale de Comandor E. Săvulescu	2
Munca de Cpt. Traian Trufin	3
Desvoltarea flotei fluviale Sovietice, după Z. A. Saşcov	4
Chemarea de N. Marinescu	6
Război în Oceanul Îngheţat de Geo Costa	7
Din trecutul economic de Lt. Cdor. J. M. Dumitrescu	9
Marinarul de St. N. Măgureanu	12
Yachting de Geo Costa	13
Aplicaţiile electricităţii de Cpt. Ing. I. Ene	16
Noile construcţii navale	18
Colţul pescarului amator de Traian Ionescu	20
Epigrame de Gh. Stoicescu	21
Un nou remorcher sovietic de Ing. N. Mihail şi Ing. T. Brătulescu	22
Cu gândul la tine de Cpt. N. Marinescu	23
Ce este clasarea navelor de Virgil Ionescu	24
Cântecul Dunării de Ana Stoia	26
Epigrame de Gh. Stoicescu	26
Şantierul P. C. A. Giurgiu	27
Expoziţia Ligii Navale	28
Reorganizarea Salvamarului	29
Naţionalizările şi Sindicatele de C. Spireanu	31
Epigrame de Gh. Stoicescu	32
Din toată lumea	33
Cărţi şi reviste	34
Din viaţa filialelor	36
Lacul de T. Filipidescu	37
Ştiri sportive	38
Humor	39
Jocuri	40
Poşta redacţiei	40

PE DRUMUL CONSTRUIRII SOCIALISMULUI

Ocupându-ne de problemele navigației, de viața ce pulsează în porturi precum și de diferitele aspecte ale plasamentului și valorificării porturilor și apelor noastre, suntem angajați în efortul de luptă și progres al întregei clase muncitoare.

Astfel, din această poziție aruncăm azi o privire asupra întregului parcurs în scurta perioadă ce ne desparte de numărul trecut al publicației noastre.

Mai, Iunie 1948. Două luni, de luptă, eforturi și muncă; de date și pași hotărîți pentru consolidarea Republicii Populare Române, sub semnul înoitor al vremurilor actuale.

Primul 1 Mai în R. P. R. a fost prilej de legământ făcut de clasa muncitoare tinerei ei Republici Populare.

Zi de bilanț al eforturilor în muncă, de mărire neîntreruptă a producției, de angajamente pentru ameliorarea ei și desvoltarea unei noi concepții despre muncă, de o înaltă principialitate specifică clasei muncitoare.

Și a mai fost dat ca în această sărbătorească perioadă R. P. R. să serbeze în primul ei an de existență centenarul revoluției dela 1848. Nu este o întâmplare că în acest an, revoluția dela 1848 a fost integrată în drepturile și meritele firești ascunse până azi sub deformarea ideologilor reacționare.

Astăzi massele au aflat exact că 1848 pune pentru prima dată pe plaiurile noastre problema descătușării poporului de exploatare, egalitatea de drepturi, adunare națională, egalitatea în fața legii și celelalte principii de bază ale democrației care azi abia și-au găsit materializarea.

Tot acum a ieșit la iveală rolul țărănimii în revoluția de atunci. Revoluție cu rădăcini adânci înfipte aici în suferințele țăranului, a cărui zi de clacă începea în Martie și se termina în Octombrie, închis pe moșie ca într'o cetate a iobăgiei, abuzurilor și vexațiunilor fără număr. Rădăcinile revoluției se mai aflau în contradicțiile acestui sistem de muncă față cu nevoile desvoltării agriculturii și comerțului, unde forțele de producție se loveau mereu de vechile principii de proprietate.

Apare astfel cu claritate, că revoluția țăranilor a constituit centrul de greutate al revoluției de atunci. Dar suflul înoitor a fost repede trădat de burghezia reacționară, în toate deceniile ce au urmat.

Ea nu și-a putut găsi realizarea decât când țărănimea și-a găsit aliatul firesc și puternic care este clasa muncitoare, ce a determinat după un secol, isbânda ideilor dela 1848.

Și așa cum a fost dela 23 August până azi, în această scurtă perioadă de restabilire a adevărurilor istorice, politice și sociale, azi marea vecină dela răsărit este din nou alături de noi, de poporul muncitor și Republica noastră Populară.

Gestul mărinimos de reducere la jumătate a datoriilor războiului nedrept ce a pustiit pământul Uniunii Sovietice, este o nouă verigă în lanțul alianței neprețuite, ce leagă azi poporul nostru de cele ale U. R. S. S.-ului.

Cu propriu sacrificiu, ajutorul acesta este sortit să înlesnească hotărîtor, reclădirea țării noastre și prosperitatea masselor.

El vine la timp, ca și celelalte acordate până azi într'un moment de încordare a efortului întregului popor, de a înlătura cât mai grabnic urmele războiului. El reprezintă o imensă ușurare pentru economia noastră.

Pe această linie, scurtul răstimp de care ne ocupăm mai cuprinde pasul hotărîtor al naționalizărilor, prevăzut de noua constituție. Astfel Marea Adunare Națională, în unanimitate votează legea naționalizării întreprinderilor industriale, bancare, de asigurări, miniere și de transporturi.

După cum se vede navigația pe apă, situată în marea ramură a transporturilor, este una din marile beneficiare a pasului hotărît ce este sortit să schimbe întregul aspect economic al țării.

Ateliere, șantiere navale și peste 300 de ambarcațiuni de toate tipurile și mărimile trec în patrimoniul statului.

Se închee astfel o lungă perioadă de exploatare făcută în detrimentul colectivității și al clasei muncitoare, frustată zeci de ani de exploatatorii de toate gradele.

Se deschid totodată navigației pe apă, perspective largi de desvoltare îngrădită până azi de egoismul sistemului capitalist.

Astfel Calea luminoasă a construirei Socialismului, pe care se găsește regimul de democrație populară, se desfășoară zi de zi sigur, spre prosperitatea colectivă.

Pe această cale, masa muncitoare a porturilor noastre, după zeci de ani de exploatare și atât de încercată de război vede cu speranță nouă viitorul navigației, în tânăra Republică Populară Română.

MAREA NOASTRĂ

Căile maritime și fluviale trebuesc să fie drumurile libertății și ale adevăratei democrații

de Comandor EUGENIU SĂVULESCU
Comandantul Marinei Militare

Exploatarea căilor de comunicații a constituit o mare sursă de venituri și îmbogățiri în decursul veacurilor. O sursă atât de rentabilă încât a tentat toate popoarele lumii să o folosească ca sursă de înavuțire.

In perioada antică, galerele erau mișcate cu ramele. La aceste rame trăgeau sclavii, mijloc de transport ieftin. Pe această cale — în special în Mediterana — s'a făcut legătura cu popoarele dimprejur, de pe coasta africană și cea a Asiei Mici. Perioada sclavagistă a deschis ochii lumii asupra resurselor pe care le oferă exploatarea acestui imens și lesnicios mijloc de transport.

In perioada feudală burghezii au deslegat baerile pungii pentru a-și construi corăbii. Și pentru că banii unui singur om nu ajungeau, au angajat aventurieri care făcea piraterie și război de cursă, prădând vasele altora și jefuind orașele și satele de pe malurile streine. Este cea mai clasică formă a acumulării primitive de capital. Cetățile burgheze își întind stăpânirea în toate punctele care comandau traficul maritim. Pe rând Olandezii, Portughezii, Venețienii, Genovezii, apoi Francezii și Englezii, au căutat să stăpânească aceste capete de pod, aceste ventuze puse pe trupul altor popoare. Nici sărmanele țărișoare dela Dunăre n'au scăpat de această pacoste.

Cu aceste câștiguri se înavuțește burghezia din Apus, care începe să se organizeze, să-și constitue societăți și bănci, care toate aveau la bază câte o întreprindere de navigație. Iau naștere marile linii de navigație — în realitate consorții și trusturi — care-și întind liniile ca o rețea de fire de păianjen împrejurul globului. Țările mici nu puteau rivaliza cu acești coloși și navigația a devenit un apanagiu exclusiv al claselor exploatatoare din țările din apus și de peste ocean.

După al doilea războiu mondial, asistăm la același proces, împins însă la paroxism. Coloniile, pentru care se bat sau se duc atâtea campanii diplomatice, nu sunt altceva decât lupta pentru câștigarea pozițiilor de exploatare a liniilor de navigație.

Dovada că este așa rezultă din faptul că Anglia — bună oară, și ca ea toate țările capitaliste — nu au făcut nici un efort pentru a coloniza Africa. Ea s'a mulțumit să pună stăpânire pe toate ieșirile acestui continent, de unde ciracii lor storceau toată sudoarea popoarelor africane. In Egipt, au pus stăpânire pe Alexandria, Port-Said, Suez, adică porțile de ieșire, lăsând poporul egiptean în cea mai îngrozitoare mizerie. In Africa de Sud, în Indii, în China, același proces se întâmplă; burghezo-capitaliștii din Apus au pus stăpânire pe porțile principale : Bombay, Cape-Town, Shangai. De acolo ei domină întregul trafic, se îmbuibă cu câștiguri fabuloase și împiedică orice desvoltare industrială a popoarelor din interior, pentu a nu se emancipa de sub jugul lor. Toate continentele lumii sunt tivite cu aceste organizări ale hidrei capitaliste. Toate popoarele sunt strânse în acest cerc de fier în care se sufocă.

Placa demagogică prin care burphezo-capitaliștii se lăudau că „civilizează" lumea este perimată. Nimeni nu mai crede astăzi în aceste minciuni. Toată lumea — inclusiv popoarele coloniale — au început să-și dea seama că ele sunt exclusiv un obiect de exploatare. Ce civilizație au adus statele burghezo-capitaliste în coloniile lor ? Whisky, tutun și mărgele. Iar când nu se mulțumesc cu asta, gloanțe, ca în Vietnam, în Indonezia și în Palestina. De aceia ei pun stăpânire pe porturi și pe traficul maritim.

După al doilea război mondial se petrece al treilea proces. Imperialismul anglo-american s'a înscris ca succesor al așezărilor burgheze din veacul XIX. Astăzi vedem cum Statele Unite încearcă să înlocuiască pe celelalte state burgheze din pozițiile-cheie ale exploatării mondiale. Trusturile americane revendică astăzi stăpânirea lumii, atacând cu arma sau cu dolarul fiecare continent.

Europa a fost primul obiectiv. Sub forma ipocrită a „ajutorării", prin planul Marshall, trusturile americane încearcă să prostească masele europene istovite de război și înfometate. Ei sunt ajutați în această operă de clicile burgheze care sunt la conducere în țările din apus și care — fără nici un scrupul — conștiente că lucrează contra propriilor lor popoare, se fac agenții imperialismului american.

In Anglia — rămasă cu aripile tăiate din acest război — se perpetuează cartelele, se reduc rațiile, se micșorează puterea de cumpărare a salariilor, în timp ce dolarul pune stăpânire pe toate pozițiile economice importante. Imperialismul anglo-american nu se sfiește să strângă în clește pe cea mai apropiată „aliată" din acest război.

In același timp Statele-Unite fac presiuni asupra statelor sud-americane, forțându-le să intre în sfera lor și asmuțindu-le, ca răsplată, să revendice coloniile engleze.

In Italia în Grecia, unde imperialismul a adus toată gama binefacerilor — dela greve până la războiu civil — americanii au luat locul englezilor. Acum va veni și rândul Palestinei.

Care sunt obiectivele pe care le urmăresc imperialiștii în aceste țări ? Ei urmăresc piețe de desfacere pentru industria lor, a cărei monstruoasă desvoltare are neapărată nevoie de debușeuri. Ei urmăresc plus-valoarea, rezultată din munca acestor popoare, în întreprinderile pe care le vor stăpâni. Ei urmăresc traficul maritim — fără concurență — care le va permite să aducă și ducă, ce vor, când vor și unde vor. Ori statele pe care le-au atacat imperialiștii sunt tocmai cele care comandă, atât strategic, cât și economic, căile maritime ale lumii.

Indiferent de ideologie, imperialiștii calcă totul în pi-

cioare pentru a mări imperiul dolarului. Ei sunt acum sprijinitorii lui Franco — prietenul și aliatul lui Hitler — pentru a stăpâni Gibraltarul. Ei sprijină partidele fasciste ale lui Gasperi și Tzaldaris pentru a stăpâni nordul Mediteranei. Ei pun în libertate pe foștii ofițeri SS pentru a încadra trupele arabe care luptă în Palestina. In contra voinței poporului egiptean ei stăpânesc cu deasila canulul de Suez. Și sub pretext de a ajuta Turcia, ei expediază acolo arme, nave de răsboiu și avioane, pentru a stăpâni strâmtorile Mării Negre. Toate acestea, sub lozinca libertății, a democrației și autodeterminării popoarelor!

In fața acestei ofensive desfrânate stau însă forțe cu mult mai puternice. Conștiința democratică a popoarelor lumii face vizibile progrese. In propriile lor țări imperialiștii întâmpină dificultăți din zi în zi mai mari. Politica de învrăjbire și de aţâțare la răsboiu nu poate fi pe placul omului din popor, care se vede amenințat să fie trimis să moară, să sufere, să rămână pe drumuri, pentru a îngroșa câștigurile clicei de bancheri și de industriași care îi conduc astăzi.

Popoarele din alte țări și din colonii la rândul lor se trezesc la ideile independenței și libertății naționale. Asistăm astăzi la episoade dramatice, când aceste popoare, lipsite de armament și de pregătire ostășească, luptă totuși cu dârzenie contra agenților imperialismului, care vor să-i mențină subjugați: în Grecia, în Vietnam, în Indonezia, în China și în Palestina. In curând se vor ridica și alte popoare — incidentul dela Bogota e un indiciu — care vor demonstra Americanilor că cine seamănă vânt culege furtună.

Dar bastionul principal care stă în fața ofensivei imperialiste, este grupul de state democratice din Estul Europei, în frunte cu Uniunea Sovietică. In politica lor de pace, în tendința lor de eliminarea exploatării omului de către om, aceste state poartă în sitndardele lor toate năzuințele de mai bine ale omenirii. Ideologia grupului democratic este cea mai puternică stavilă în calea expansionismului american. Sunt trei sute de milioane de oameni care nu vor să se lase exploatați și care își organizează viața conform cu interesele maselor muncitoare și productive, nu cu ale clicilor exploatatoare.

Acest grup de state deține poziții economice importante, în care artera Dunării și Marea Neagră formează un element de bază. Dunărea — unul din fluviile cele mai mari din Europa — leagă Uniunea Sovietică cu grupul statelor din Balcani și din centrul Europei. Marea Neagră, cap de linie maritimă mondială, servește de plămân la 4 state care au litoral maritim și deservește și Polonia, Ungaria și Cehoslovacia.

Apele noastre constituesc deci o poziție unică, de unde nu ne putem lăsa expropiați. Ele trebuesc folosite de statele democratice în folosul păcii și al democrației. De aceea trebue să avem instrumentul cu care să folosim aceste ape și să ridicăm buna stare a popoarelor noastre. Acesta este rolul marinei în ansamblul statelor cu ideologie democratică populară. Să ne construim marina nevoilor noastre, nu să transportăm cu vasele străine care duc toate câștigurile în buzunarele imperialiste.

Dar lupta va fi dârză pentrucă — după cum am arătat—pozițiile noastre sunt importante și aţâță pofta exploatatorilor capitaliști. Trebuia ca transporturile să constiuie un organism puternic, care să reziste și să progreseze prin propriile lui mijloace. Și aacela nu e decât statul.

După cum exploatarea subsolului și a pădurilor s'au dovedit a fi elemente de bază ale economiei noastre, și trebuesc să aparțină statului, tot astfel transporturile pe apă sunt un bun al poporului și ele trebuesc să fie proprietatea poporului, așa cum au devenit.

Acum Marina va fi scutul și solul democrației noastre populare.

MUNCA

E munca ce revarsă belșugul pe ogoare,
Din muncă răsărit-au cetățile sub soare.
Oțelul se supune când munca-i dă poruncă
Și opere de artă se'ncheagă tot din muncă.

Naturii i-au fost smulse prin muncă atâtea taine
Și munca e țesută în cuta unei haine
Un monument de muncă pe mare este nava
Ce brazde largi de apă, răstoarnă cu etrava.

Cu muncă 'nvață ochiul secretele culorii
Și mâna să citească pe corzile viorii
E muncă'n temelia ce sprijină o casă
Și muncă în bucata de pâine depe masă.

In suflete-oțelite de muncă, disperarea
Mai greu decât în stâncă își dibue cărarea.
Iar când nenorocirea s'abate, fiecare
In muncă până la urmă găsește alinare.

Uniți sub steagul muncii, azi luptă'n omenire
Toți cei ce cred în pace, progres și înfrățire
Izbândă poartă steagul în faldurile sale
Căci muncii hotărîte nimic nu-i stă în cale.

Cpt. TRUFIN TRAIAN

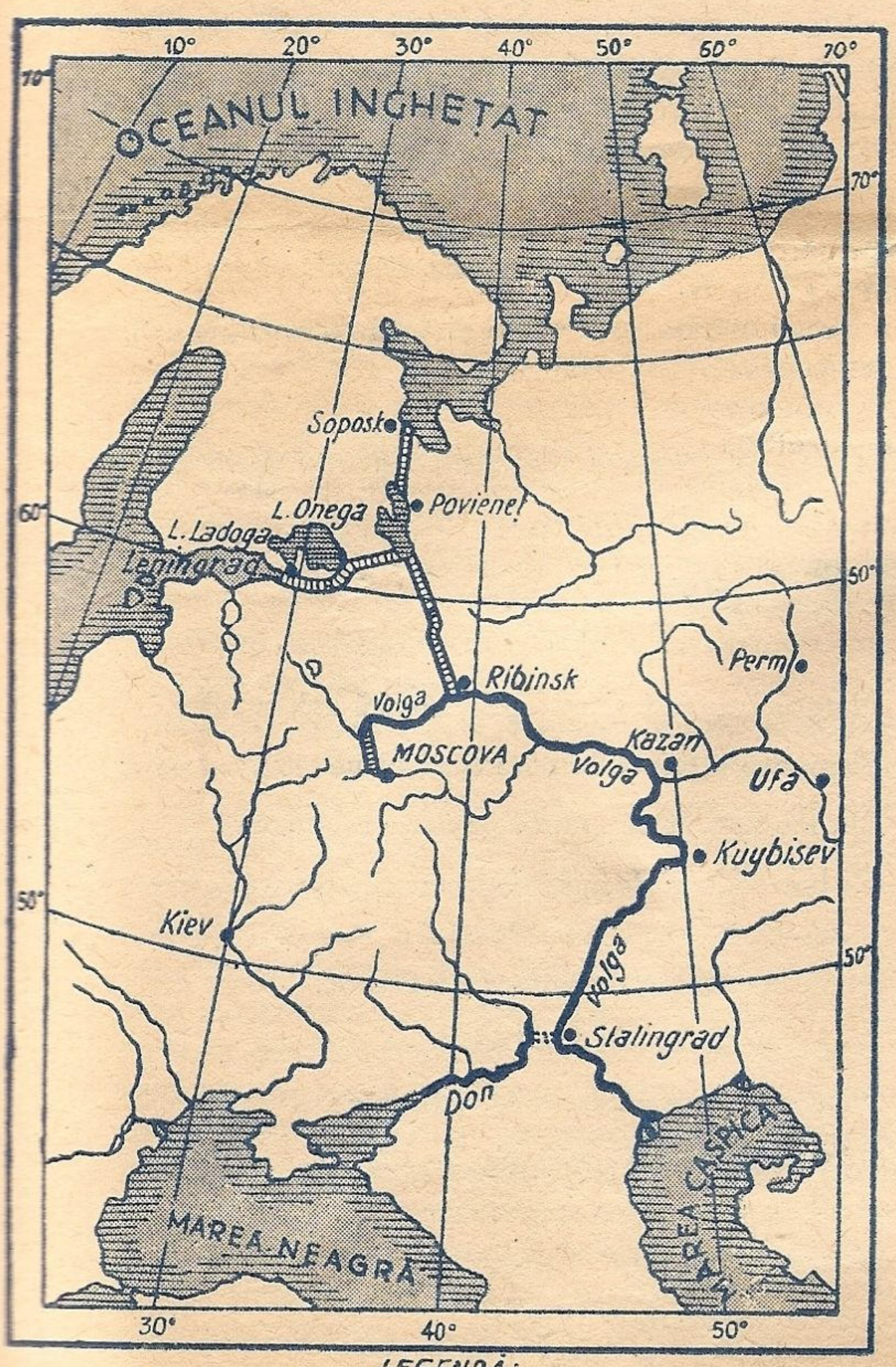
Desvoltarea flotei fluviale Sovietice

Imensul teritoriu al Uniunii Sovietice este brăzdat de numeroasele fluvii care constitue aproape tot atâtea căi navigabile.

Ministerul Tránsporturilor Fluviale din U.R.S.S., exploatează peste 100.000 km. de fluvii, lacuri şi canale navigabile.

In fiecare an, Flota Fluvială Sovietică transportă zeci de milioane tone de mărfuri diferite, ca: petrol, cherestea, cărbune, materiale de construcţie, minereuri, sare, materii chimice, etc.

Guvernarea sovietică a acordat o atenţie cu totul specială tronsporturilor fluviale. Astfel, în anii dinaintea războ'u'ui, Guvernul Sovie'ic, în cadrul lucrărilor de reconstrucţie, ale planului cincinal Stalinist, a legat diferitele bazine fluviale din partea europeană a ţării într'o singură şi puternică reţea de căi navigabile. Se poate cita exemplul canalului Bielomor, care leagă Marea Baltică cu Marea Albă şi care face posibilă ieşirea vaselor din bazinele fluviale centrale la cele două mări. Deasemenea, canalul Moscova—Volga, dă posibilitatea vaselor de mare tonaj depe Volga, se poate ajunge până în Capitala ţării.



Pe toată întinderea căilor navigabile sovietice au fost construite peste 50 ecluze mari.

In anii guvernării sovietice, flota fluvială a U.R.S.S. a fost înzestrată cu un mare număr de nave de cel mai modern tip. Atenţia guvernului a fost îndreptată, în special, spre crearea unui bogat parc de tancuri petrolifere pe Volga. Toate aceste vase au ca mijloc de propulsie, motoare.

Inaintea celui de al doilea război mondial, flota fluvială — în perioada navigaţiei — transporta până la 10.000.000 tone de diferite produse petrolifere.

In acest timp numărul vaselor cu propulsie proprie a fost mărit de 2,2 ori, iar acela al vaselor fără propulsie proprie, de 2,7 ori.

Deasemenea, numărul vaselor speciale de dragaj — care asigură menţinerea adâncimilor necesare navigaţiei — a fost mărit de 2 ori.

Au fost construite zeci de porturi noui, cu instalaţiuni moderne pentru încărcare şi descărcare. In Rusia ţaristă, toate aceste operaţiuni erau făcute manual. Astfel, numai în porturile depe Volga, lucrau 75.000 de hamali.

Guvernul sovietic a instalat pe malurile fluviilor zeci de şantiere navale pentru construcţii şi reparaţiuni.

In anul 1929, flota fluvială sovietică a întrecut totalul transporturilor efectuate în anul 1913.

Inaintea celui de al doilea război mondial, flota fluvială a U.R.S.S. a deţinut primul loc din lume în privinţa transporturilor efectuate. Astfel în anul 1940, navele fluviale au transportat 46 miliarde tone/km.

Este demn de remarcat faptul că organizaţiile Republicilor Regionale, contribue în mare măsură la efectuarea tranporturilor fluviale.

Cotropitorii fascişti au pricinuit pagube uriaşe transportului fluvial. Ei au distrus, au scufundat şi au avariat peste 4.000 vase, au distrus 230 de porturi şi dane de acostare, aproape 90 de şantiere şi ateliere şi au scos din funcţiune multe construcţii, cum sunt: canalul Bielomor, canalul Moscova—Volga şi altele.

După treminarea războiului, muncitorii din transporturile fluviale, au început munca pentru reconstrucţia şi desvoltarea bunului lor comun.

Guvernul sovietic, a hotărât ca până la terminarea planului cincinal în curs, totalul transporturilor fluviale să fie mărit cu 40% faţă de cel dinainte de război. Prin urmare, în timpul sezonului de navigaţie din 1950, navele fluviale vor trebui să transporte aproximativ 100 milioane tone de mărfuri diferite.

Deasemenea, forţa motrică a flotei fluviale va creşte până la 300.000 H.P. iar tonajul brut la 3 milioane tone.

In ultimii 2 ani navigaţia a fost restabilită în

întregime pe toate căile navigabile din U.R.S.S.

Toate canalele au fost reconstruite, o mare parte din navele scufundate au fost ranfluate şi reparate şi mai toate porturile refăcute. Au fost începute alte uriaşe construcţii noui. Astfel se poate cita construcţia canalului Manici din Sudul ţării şi construcţia celui mai mare canal care va uni Volga cu Marea Baltică.

Pentru ameliorarea condiţiilor technice de navigaţie, au fost construite mai multe staţiuni hidrotechnice.

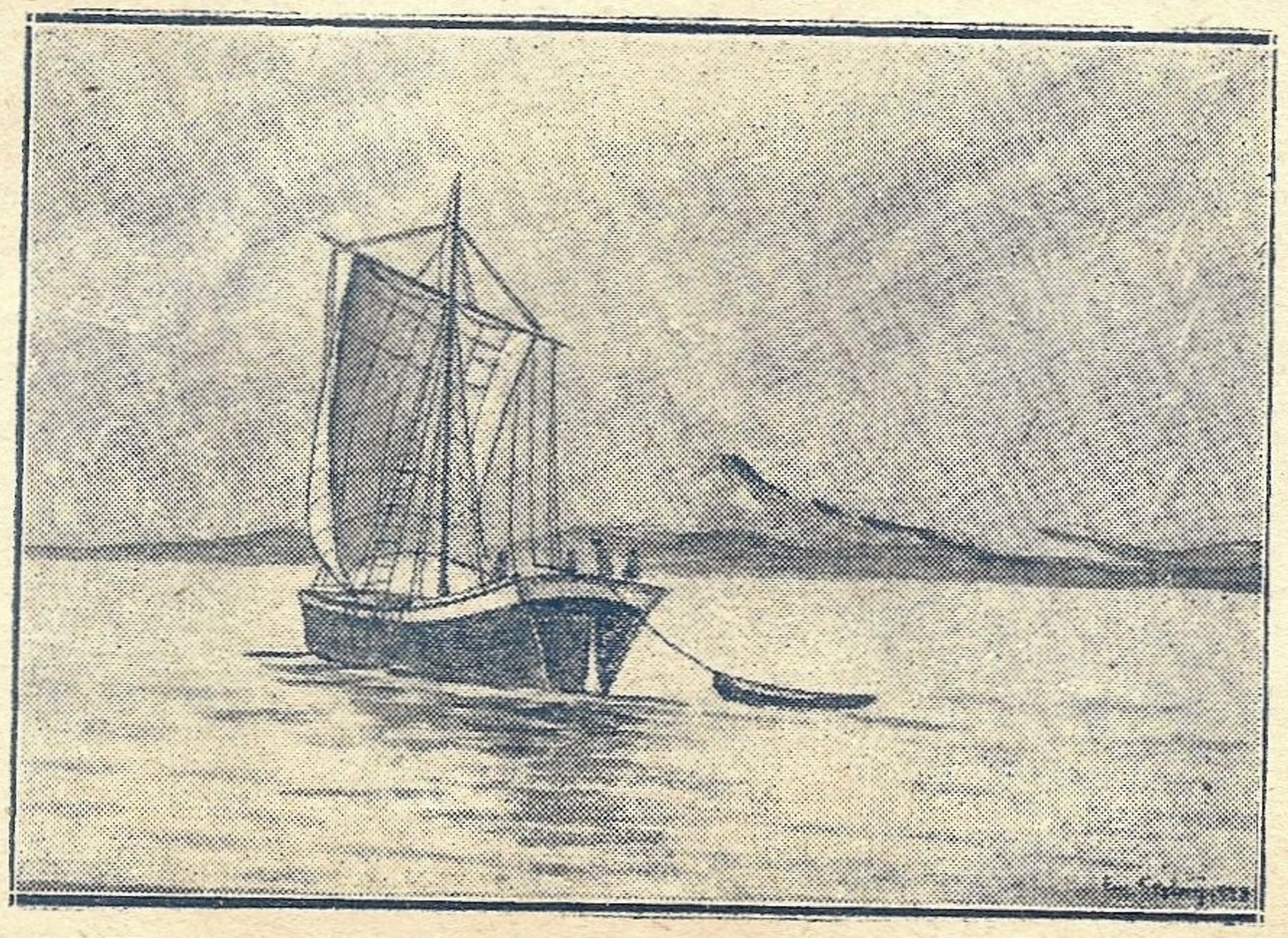
In anii 1946 şi 1947, Ministerul Transporturilor Fluviale a realizat cu succes planul de transport. Este demn de menţionat faptul că în cursul anului 1947 totalul mărfurilor transportate a fost cu 20% mai mare decât cel din anul 1946.

Rolul transporturilor fluviale este covârşitor însă în Siberia şi în regiunile Orientului îndepărtat, regiunii ce conţin imense bogăţii naturale, iar exploatarea acestora, depinde în mare măsură de posibilităţile de transport. Aci, de cele mai multe ori, fluviile constitue singurul mijloc de transport, în special pentru produsele de mare volum şi greutate, cum ar fi cereale, lemne, minereuri, etc.

Astfel, Ministerul, are deja în exploatare în partea de Est a ţării, aproximativ 50.000 km. de fluvii navigabile.

In timpul planului cincinal actual, reţeaua de transporturi fluviale din partea Estică a U.R.S.S. trebuie să mărească cu mult cantitatea mărfurilor transportate.

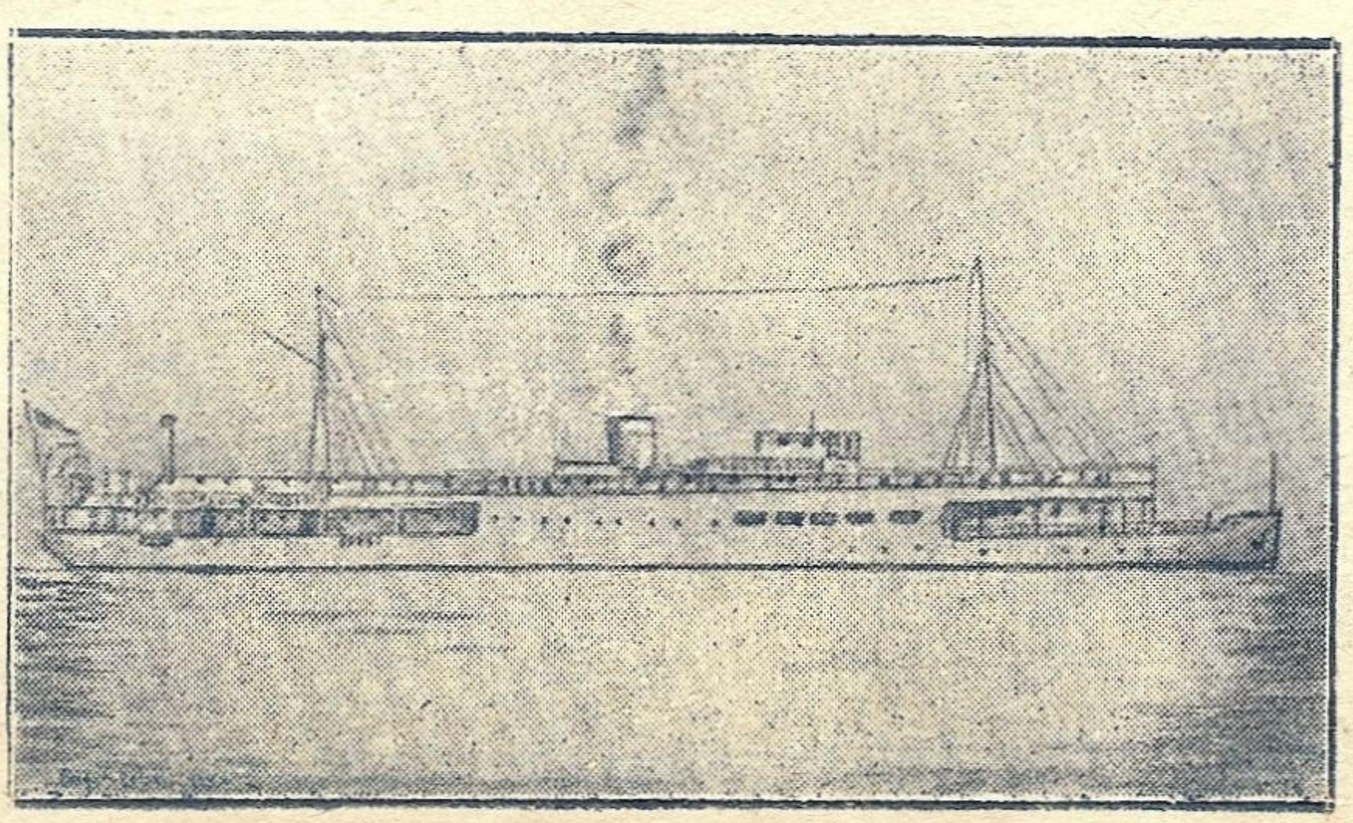
In Siberia au fost creiate mari şantiere care alimentează flota cu nave moderne. Deasemenea, instalaţiile portuare se desvoltă foarte repede. In cadrul transporturilor fluviale, muncesc sute de mii de oameni. Toată forţa, priceperea şi experienţa acestora, este dirijată spre mărirea



Vas fluvial de transport pe Kama şi Volga la 1900.

cantităţii de mărfuri transportate, şi în această muncă fiecare este cointeresat, pentrucă în Uniunea Sovietică, flota fluvială nu e proprietate particulară ci aparţine întregei colectivităţi şi cu cât randamentul dat de ea este mai mare — de altfel ca şi a ori cărei întreprinderi din sistemul socialist — cu atât mai mare este posibilitatea de îmbunătăţire a traiului întregului popor, deci creşterea bunei stări a tuturor celor ce muncesc.

Intrecerea socialistă este larg practicată pe toate vasele fluviale. Marinarii sovietici sunt convinşi că trebue să exploateze cât mai bine experienţa lor şi technica existentă a materialului cu care lucrează.



Motonava „Mihail Kalinin" în serviciu pe canalul Moscova-Volga din 1940

Căpitanul Ceadaiev deţine recordul mondial în remorcajul convoaielor pe fluviul Volga, Tancul petrolifer „STEPAN RAZIN" comandat de Ceadaiev, remorchează dela Astrahan spre isvoarele Volgei vase petrolifere cu un tonaj total de 35—42 mii tone. Aceste cifre întrec cu mult capacitatea de încărcare a petrolierelor americane egale în putere de tip „STATE".

In timpul navigaţiei din anul 1947, au fost mulţi comandanţi de remorchere, care remorcau în aval pe fluvii plute cu un volum total de 20—25 mii m.c.

Avându-se în vedere enorma întindere a căilor fluviale navigabile sovietice, transporturile mărfurilor fără întrerupere este de o mare importanţă. Şi această problemă a fost soluţionată cu succes. In anul 1947, multe nave, având la remorcă tancuri de petrol sau plute, parcurgeau distanţe de 1500—2000 km. fără nici o oprire. Aceste convoaie erau alimentate cu combustibil sau material în timpul marşului.

In marile porturi sunt larg aplicate metode noui de încărcarea vaselor, metode descoperite de către un muncitor sovietic Blidman. Graţie acestor metode, încărcarea cu sute de tone de mărfuri a vaselor, se poate face într'o singură oră. Aci sunt întrebuinţate simultan diferite instalaţii care au ca rezultat încărcarea mecanică, de cel mai perfect tip, a vaselor.

Către sfârşitul planului cincinal, încărcarea şi descărcarea vaselor va fi complect mecanizată, iar celelalte lucrări auxiliare acestor operaţiuni vor fi 75% mecanizate.

In anul 1948, flota fluvială sovietică va trebui să mărească mult totalul mărfurilor transportate.

Urmând exemplul muncitorilor din Leningrad, marinarii de pe fluviile sovietice au început o campanie de întreceri socialiste, care are ca scop executarea planului cincinal în numai 4 ani.

după Z. A. Şaşcov
Ministru al Transporturilor Fluviale

CHEMAREA

Răsună în spaţiu chemare
A noastrei supreme uniri...
Ne'ndeamnă la lupta cea mare
Pe drumuri de drepte'mpliniri.

Răsună chemarea strigată
In munţi şi pe'ntinsele mări
In vârfuri de steaguri purtată
Spre largul albastrelor zări.

Aceasta-i chemarea strigată
De-atâtea popoare, ce vor
S'ajungă stăpâne odată,
Şi libere'n ţările lor.

Aceasta-i chemarea la luptă
A celor răsbiţi de nevoi,
Cu faţa trudită şi suptă,
Flămânzi, fără casă, şi goi...

Din margini în margini de zare
In numele ei ne unim
Ne cheamă la lupta cea mare
Să'nvingem, ori toţi să murim.

N. M.

Trăiască prietenia între Marina Uniunii Sovietice şi Marina Republicei Populare Române

Războiu în Oceanul Înghețat

Suntem în vara anului 1942. Pe apele întunecoase, posomorîte şi pătate de gheţari ale Oceanului Înghețat de Nord se duce o bătălie surdă, tenace, continuă în jurul convoaelor care aprovizionează frontul sovietic prin Murmansk şi Arhangelsk.

Flota sovietică din Nord, cea mai tânără din flotele sovietice ia parte cu toate mijloacele sale la aceàstă uriaşă bătălie şi desfăşoară o activtate care n'o lasă cu nimic mai prejos de surorile ei mai vechi din celelalte mări ale Uniunii Sovietice.

Inamicul şi-a concentrat aici mijloace puternice aeronavale şi profitând de poziția avantajoasă à coàstei norvegiene, şi-a instalat în pitoreştile fiorduri, din apropierea Capului Nord numeroase baze navale şi aeriene.

Marinarii sovietici au avut de furcă nu numai cu aviaţia nemţească, cu vedetele rapide, torpiloarelé şi distrugătoarele lor, dar şi cu chiurasatele mari de talia lui Tirpitz pe care ei le aduseseră aici să atace convoaele ce veneau şi plecau dela Murmansk.

Pe lângă inamic, marinarii sovietici mai aveau de înfruntat şi condiţiunile vitrege ale Oceanului Înghețat de Nord. Căci mările polare sunt cele mai inospitaliere mări depe glob. Acolo nu poţi naviga cu siguranţa cu care navigi pe Marea Mediterană, căci acul magnetic al busolei joacă sub influența perturbaţiunilor magnetice atât de frecvente în apropierea Polului, iar vizibilitatea este aproape continuu proastă. Vântul suflă cu vteze care depăşesc uneori 200 km. pe oră, adică aproape 6 m pe secundă, măturând totul în cale. Marea este aşa de rea, în special iàrnà, că un val poate smulge tablele de chiurasă dela nave, aşà cum i s'a întâmplat crucişetorului Sheffield de 9000 tone, într'o iarnă când un val enorm i-a smuls chiurasa de deasupra unei turele la 13 metri înălțime deasupra apei.

Şi nu arareori câte un val uriaş se repede asupra unui mare vas, se sparge deasupra coşului, apa pătrunde prin el şi inundă focarele căldărilor din fundul calei, stingând focurile.

Vara, furtunile sunt mai puţin frecvente, dar ceaţa învălue marea ca într'un giulgiu alburiu şi umed aproape zilnic, gheţarii plutitori roiesc pretutindeni ca nişte fantome albe ce rătăcesc în voia valurilor şi a vântului, putând să-ţi sfarme nava. Ziua este perpetuă. In Iulie şi August soarele străluceşte douăzeci şi patru de ore încheiate rotindu-se pe orizonț chiar şi la Miază Noapte. Aceste zile înlesnesc aviaţiei nemţéşti să atace mereu, iar artileriei antiaeriene să tragă cu efect. Un convoi atacat de douăzeci şi cinci de avioane nemţeşti a combătut cu artileria antiaeriană cu atâtà vigoare încât majoritatea au fost doborîte fără să sufere nici o pierdere de nave.

Intr'una din zilele lunei Iulie, submarinul comandat de Cpt. Comandorul Lunin părăseşte baza spre a patrula în apropiere de insula Urşilor cu misiunea de a semnala şi ataca navele nemţeşti ce ar încercà să intercepteze convoaele de aprovizionare.

Submarinul nu face parte din categoria submarinelor mari. Este un submarin mic de 200 tone, 35 m. lungime şi 4 m. lăţime, din clasa celor douăzeci de submarine de tipul Molodki construite în şantierele navale dela Leningrad şi expediate cu trenul bucată cu bucată la Murmansk. Are un tunuleţ de 37 mm antiaerian, dar cele două tuburi lans torpile poartă torpile moderne de 533 mm. care pot da la fund un chiurasat de 150 ori mai mare decât el.

Cpt. Comandorul Lunin nu este la prima misiune. De când face serviciul în Flota de Nord s'a obişnuit cu marea rea, cu furtunile şi gheţarii, a învăţat să cunoască pe nemţi şi metodele lor de luptă, s'a obişnuit cu manevra repede şi sigură a submarinului său şi cu echipajul care are o încredere oarbă în calităţile lui de marinar încercat. Căci manevrele iscusite ale acestuia i-au scăpat de multe ori dela atacurile avioànelor nemțești, îndemânarea lui i-a strecurat cu dibăcie printre barajele de mine puse de nemţi la intrărilé fiordurilor, siguranţa şi sângele lui rece l-au făcut să nu-şi piardă cumpătul nici când uruitul elicelor se auzeau la câţiva metri deasupra periscopului şi nici când exploziile grenadelor antisubmarine făceau să tremure tăbliile corpului navei. Din toate aceste grelé încercări iscusinţa Cpt. Comandorului Lunin a reuşit să-i scoată şi să-i aducă cu bine în port.

De data aceasta, Comandorul Lunin este mai sobru, mai tăcut ca deobicei. El ştie că în fiordul Alten, nu departe de Capul Nord, nemţii au adus cea mai mare navă a lor, pe Tirpitz, înconjurat de numeroase distrugătoare, vânătoare de submarine şi vedete care să-l păzească. Căci Cuirassatul Tirpitz este mândria trufaşă a marinei germane. Pus pe călă la Wilhelmschafen în Octombrie 1936, în plină ascensiune a fas-

cismului nemţesc, al doilea cuirasat german după Bismark de 35.000 tone, a fost lansat la 1 Aprilie 1939, în prezenţa personală a lui Hitler, care a ţinut să marcheze cu persoana sa, importanţa evenimentului. Numele celor două nave, Bismark şi Tirpitz simbolizau prea bine ambiţiile celui de-al treilea Reich: reunirea grandoarei navale cu supremaţia militară pentru a domina lumea după supunerea Europei.

Cpt. Comandorul Lunin, ştia prea bine aceeasta şi gândurile lui în timpul marşului spre insula Urşilor, răsfoiau în minte datele despre puternica navă nemţească: opt tunuri de 380 mm. ce aruncă proectile cântărind aproape o tonă, 12 tunuri de 150 mm. peste patruzeci de tunuri între 105 şi 37 mm. antiaeriene. Toate acestea puse pe o cocă cuirassată cu plăci de oţel de 300 mm. grosime, care graţie turbinelor sale puternice de 100.000 cai vapori poate alerga cu 30 noduri. o adevărată cetate plutitoare. Ce putea face el cu submarinul lui de 200 tone, care pe sub apă nu putea merge cu mai mult de 8 noduri. Dar dacă Tirpitz s'ar afla în dreptul torpilelor sale ar lansa cu sete. Şi nu i-ar fi prea uşor cu cele două torpile de 533 mm. în pântece.

Ameninţarea ce apasă asupra convoaielor în drum spre Murmansk era mare. Lunin şi-a făcut socoteală că cel mai bine ar face să patruleze în zona dintre fiordul Alten şi Insula Urşilor fiind distanţa cea mai mică dintre baza germană şi drumul convoaelor.

La apariţia nemţilor va alarma convoiul prin radio şi apoi se va ascunde sub straturile sânilii de apă şi să vadă apoi ce e de făcut.

Zilele de aşteptare încep pentru Lunin şi submarinul lui. Ele nu sunt uşoare. La fiecare eşire la suprafaţă trebue să fie cu ochii în toate părţile şi mai ales pe cer de unde avioanele apar pe néaştéptaté. Elé se rotesc mereu deasupra mării, căutând convoaele. Odată ce le descoperă se ţin scai de ele făcând virajuri mari deasupra lor.

In dimineaţa de 5 Iulie 1942, ziua în continuare se anunţă clară, cum rar se întâmplă pe aceste meleaguri.

Cpt. Comandorul Lunin este mai atent ca deobicei căci avioanele nemţeşti au sburat continuu de eri dimineaţă şi astăzi numărul lor a crescut. Ce-or fi căutând pe marea asta pustie? Ceva neobişnuit se petrece. El are intuiţia unui eveniment de séamă şi întăreşte veghea.

Şi nu după multă aşteptare la orizont spre Sud se zăresc numeroase siluete de distrugătoare némţéşti ce zigzagheză.

Intre ele o massă enormă ce scoate nori groşi de fum la intervale rare. După siluetă, Lunin l-a recunoscut. E Tirpitz! Nu trebue să-i scape. Şi la comenzile repezi şi hotărîte ale Comandantului său, submarinul îşi ia imersiunea de atac. Lunin observă prin periscop, prin împunsături scurte la mici intervale. Este în poziţie favorabilă! Manevrând cu iscusinţa obişnuită se plasează între escortă şi cuirasat şi aşteaptă.

Nemţii sunt siguri de ei, căci aviaţia lor a controlat de eri întreaga zonă fără a descoperi forţe inamice superioare. Convoiul ce se apropie de insula Urşilor este însoţit de câteva distrugătoare cu care masivele tunuri ale lui Tirpitz, nu are ce face! Distrugerea convoiului e sigură. Nemţii se bucură dinainte de succes şi se gândesc depe acum la ştirea plină de îngânfare cu care radio Berlin va anunţa lumea àstă-seară:

„Forţe navale germane, operând în Oceanul Inghetat de Nord, a scufundat un convoi inamic de atâtea nave, cu atâtea tone, etc., etc.

Dar Lunn e la post! A stopat submarinul şi aşteaptă. Sgomotul elicelor sbârnâe deasupra lui făcând să-i vibreze tăbliile.

Nemţii s'au apropiat. Două distrugătoare au trecut şi momentul suprem se apropie. O ultimă împunsătură de periscop făcută cu băgare de seamă dau ultimele elemente la triunghiul de vizare. Incét Lunin întoarce submarinul cu prova spre direcţia de lansare şi... calm, ca la exerciţiile făcute la şcoala de submarine, priveşte atent prin periscopul scos de o jumătate de palmă deasupra apei. Oamenii dela torpile sunt gata de lansat şi sunt cu ochii ţintă la lămpile semnalizatoare.

Lunin vede prin periscop cum prova lui Tirpitz intră pe linia de vizare, dar încă puţină răbdare. Tunurile din prova sunt pe linia de vizare. Acum! Foc!

Lămpile roşii dela tuburi s'au aprins. In aceeaş clipă torpilele au plecat fără sgomot.

Nu mai este timp de aşteptat. Periscopul înăuntru, cârmele laterala, banda, pentru a luà imersiune, şi cârma de direcţie la stânga pentru a se depărta.

Submarinul se apleacă vertiginos spre adânc, întoarce şi se depărtează. Imersiunea creşte! Ca un tunet îndepărtat două explozii surde arată că torpilele au lovit în plin. Echipajul e vesel şi se îmbrăţişează, dar Lunin calm ştie că pericolul acum începe. In două minute au ajuns la 120 m. adâncime. Exploziile grenadelor antisubmarine, aruncate de distrugătoarele germane încep să se audă din ce în ce mai aproape. Pereţii sbârnâe la fiecare explozie apropiată şi e péricol să se spargă. Sonda arată 80 m. Cel mai cuminte este să te aşezi pe fund. Şi Lunin aşa face! Aşteptarea a fost lungă şi grea, oxigenul se termină şi au trebuit să fie întrebuinţate buteliile de rezérvă. Oamenii din echipaj se sufocau din lipsă de aer dar Lunin a aşteptat cu tenacitate trecerea pericolului.

Distrugătoarele germane au grenadat cu furie toată ziua de 5 Iulie. Dar nici o grenadă n'a lovit submarinul. Tirpitz a fost lovit de ambele torpile sub linia de plutire, dar nu s'a scufundat. Două găuri mari de apă i-au inundat mai multe compartimente şi este nevoit să-şi întrerupă misiunea şi să se întoarcă şchiopătând la bază.

Cpt. Comandorul Lunin s'a întors cu submarinul său nevătămat la bază şi pentru fapta lui a fost decorat cu una din cele mai mari distincţiuni şi declarat erou al Uniunii Sovietice.

Graţie lui, puternica ameninţare asupra convoàielor de aprovizionare a dispărut pentru mai bine de un an.

Pe apele sânilii ale Oceanului Inghetat de Nord lupta continuă dar Tirpitz mândria trufaşei marine germane, fusese rănit de moarte. Intocmai cum David a doborît pe Goliat.

GEO COSTA

Din trecutul economic

al ținuturilor din Vestul și Nord-Vestul Mării Negre

Activitatea economică, înțeleasă ca o îndeletnicire conștientă a oamenilor, depusă în vederea apropierii bunurilor necesare existenții lor, a apărut pe pământ odată cu omul.

Fie că această activitatea se rezuma la simpla culegere a bunurilor pe care natura le oferea, fie că — într'un stadiu de civilizație mai înaintat — consta, succesiv sau simultan, din vânătoare, pescuit, agricultură, păstorit, meșteșugărie sau comerț, ea constitue, în ultima instanță, factorul determinant, indisolubil legat de viața și evoluția unui popor sau unei regiuni.

Dacă influența naturii asupra determinării activității economice nu poate fi neglijată — și aceasta se resimte mai accentuat la popoarele mai înapoiate — aportul omului însă, pe măsura evoluției sale către un grad mai înalt de civilizație, a depășit-o devenind hotărîtor.

Omul civilizat, prin invenția uneltei și a mașinei, a redus din importanța elementelor naturale, și-a apropiat natura nevoilor sale, revoluționând, în cele din urmă, întreaga activitate economică.

Importanța activității economice — ca element determinant în viața și evoluția popoarelor — a fost recunoscută însă numai de 2—3 secole și, mai categoric, abia în vremurile noastre.

Ca atare, majoritatea istoricilor vechi nu dădeau nici o importanță factorului economic. Printre zecile și sutele de paragrafe în care descriu o bătălie, elogiază personalitatea unui comandant sau redau certurile dintre conducători, abia dacă găsesc loc — în câteva rânduri — să pomenească și de importanța economică sau de bogăția ținuturilor pentru care se băteau sau pe care le cucereau. Mai multe date rezultă din relatarea „prăzilor" cu care se întorceau cei ce au învins.

Despre activitatea comercială, și mai puțin.

Față de aceste lipsuri, istoricii mai noui, cari au început să aprofundeze chestiunile economice ale trecutului, s'au isbit dintr'un început de lipsa documentelor necesare.

In această privință, arheologii și puterea de interpretare a oamenilor au înlocuit în parte lipsurile istoricilor.

Dintre toate activitățile, comerțul însă este acela care evidențiază, pe deplin, aspectul economic al unei regiuni, prin natura și cantitatea bunurilor schimbate.

Forma sub care se practică (în natură, cu ajutorul monetei sau cu ajutorul creditului) precum și mijloacele utilizate pentru deplasarea bunurilor (terestre sau maritime și fluviale) constituesc elementele secundare.

In expunerea ce urmează se va insista însă asupra activității comerciale maritime și fluviale, celălalt aspect — terestru — redându-l numai în măsura în care va fi necesar, fie din punct de vedere al completării ansamblului economic la un moment dat, fie din punct de vedere al evidențierii continuității activităților economice și înlănțuirea lor în decursul vremurilor.

Asupra ținuturilor din Vestul și Nord-Vestul Mării Negre, când este vorba de începuturile activității economice (sec. XV - XI a. Chr.), documentele lipsesc aproape total. Presupunerile economiștilor, completate cu deducțiile arheologilor, sunt singurele elemente care conduc la reconstituirea vieții economice a acelor timpuri.

Se pare că părțile acestea au avut o oarecare însemnătate economică — chiar din punct de vedere comercial — încă cu mult înaintea apariției grecilor în Marea Neagră, apariție atribuită, după cum vom vedea, prin sec. XI în de Chr.

Acest „se pare" este justificat, în primul rând, de aspectul natural al ținuturilor: „așezarea geografică", la întretăieri de drumuri și „existența și dispoziția râurilor, singurele artere de comunicații din acele timpuri și în al doilea rând, de faptul că triburile de limbă arică, care s'ar fi așezat, plămădit și înmulțit la nordul Carpaților și Mării Negre, ar fi constituit o populație suficient de pașnică, cu care se putea intra în relații comerciale (schimburi de bunuri). Activitățile economice ale locuitorilor regiunilor noastre, nu puteau fi însă decât foarte rudimentare.

Extracția sării, din limanurile sărate ale litoralului și poate și din mare, pescuitul, în special din râuri și lacuri și vânatul, trebue să fi stat la baza acestor activități. Agricultura exista și ea, dar productele ei nu reprezentau, deocamdată, un element de schimb.

Sarea, constituia de altfel principalul și primul articol de export. In schimbul sării se aducea din Polonia, dealungul Nistrului-Vistulei, chilimbarul pe care probabil îl dădeou, în schimbul altor bunuri, Fenicienilor *). In sprijinul acestei afirmații stă tocmai faptul că la apariția Grecilor în Marea Neagră drumul chilimbarului, dealungul celor două fluvii, era o realitate și a constituit și pentru aceștia o atracție specială.

Drumul chilimbarului, dealungul Nistrului — Vistulei, ca și drumul sării, dealungul Dunării-Rin, sunt cele mai vechi drumuri cunoscute în istoria economică a regiunilor din Vestul și Nord-Vestul Mării Negre.

In imensitatea pădurilor ce trebue să fi caracterizat ținuturile acestea, râurile erau singurele artere de circulație. Ele facilitau deplasările, ușurau transporturile, indicau direcția sigură de urmat, la nevoe puneau la dispoziția omului hrana (pește) și apa necesară și, adesea, constituiau și un adăpost contra fiarelor sălbatice. In plus, toate așezările omenești se găseau plasate, în acele timpuri, tot numai pe râuri, apa având calificativul de „bunul" cel mai indispensabil vieții.

Aceste regiuni bogate în păduri, în vânat, (în ceeace privește pieile, căci de conservarea cărnii nici nu putea fi vorba), în sare, pește de apă dulce, cu multiple posibilități

---

*) Bazându-se pe unele obiecte găsite dealungul Vistulei-Nistrului, câțiva arheologi polonezi și germani, afirmă că Fenicienii ar fi pătruns în Marea Neagră și chiar pe Nistru, cu mult înainte Grecilor.

pentru agricultură și mai târziu și pentru extracții miniere, nu așteptau decât un popor mai civilizat spre a fi exploatate.

Prin sec. XI în. de Chr., Grecii își fac apariția în Marea Neagră și odată cu ei apar și primele documente asupra regiunilor în cauză.

* * *

Cu Grecii se cunosc primele începuturi de navigație în Marea Neagră și dealungul țărmurilor noastre. Această părere este împărtășită, pe baza documentelor și a urmelor lăsate, de mai toți istoricii. Chiar și obiectele atribuite de arheologii polonezi și germani, Fenicienilor, sunt presupuse a fi fost aduse pe drumul chilimbarului, tot prin intermediul Grecilor.

O primă informație asupra prezenței navelor grecești în Marea Neagră, deși din domeniul legendelor, ne-o furnizează „Expediția Argonauților", atribuită secolului al XI-lea sau al XII-lea în. de Chr.

Din această legendă, care a ajuns până în vremurile noastre sub diferite versiuni economiștii au reținut numai elementele esențiale și anume :

a) Existența certă a unei navigații în Marea Neagră;

b) Interesul economic al expediției (fie „lâna de aur", fie — cum cred Varon și Pliniu — comerțul pieilor de capre și oi, foarte apreciat în Colchida) și,

c) explorarea, în decursul expediției, și a litoralului de Vest și Nord-Vest al Mării Negre.

Prezența navelor grecești în această mare necunoscută și neospitalieră (cum au numit-o inițial) trebue privită ca o necesitate a expansiunii lor, fie datorită suprapopulației, fie pentru interese pur comerciale și numai ca o consecință a imposibilității pătrunderii în bogatul bazin al Mediteranei, unde concurența cu atotputernicii Fenicieni le barase deocamdată drumul.

De o navigație și un comerț regulat nu putea fi încă vorba.

Rezultatele expediționilor nu întârzie să se vadă prin apariția unui păienjeniș de colonii pe întregul litoral al Mării Negre. Pliniu povestește că numai Miletul — cetate grecească depe coasta Asiei-Mici — avea singur de jur împrejurul Mării Negre peste 90 de astfel de așezări.

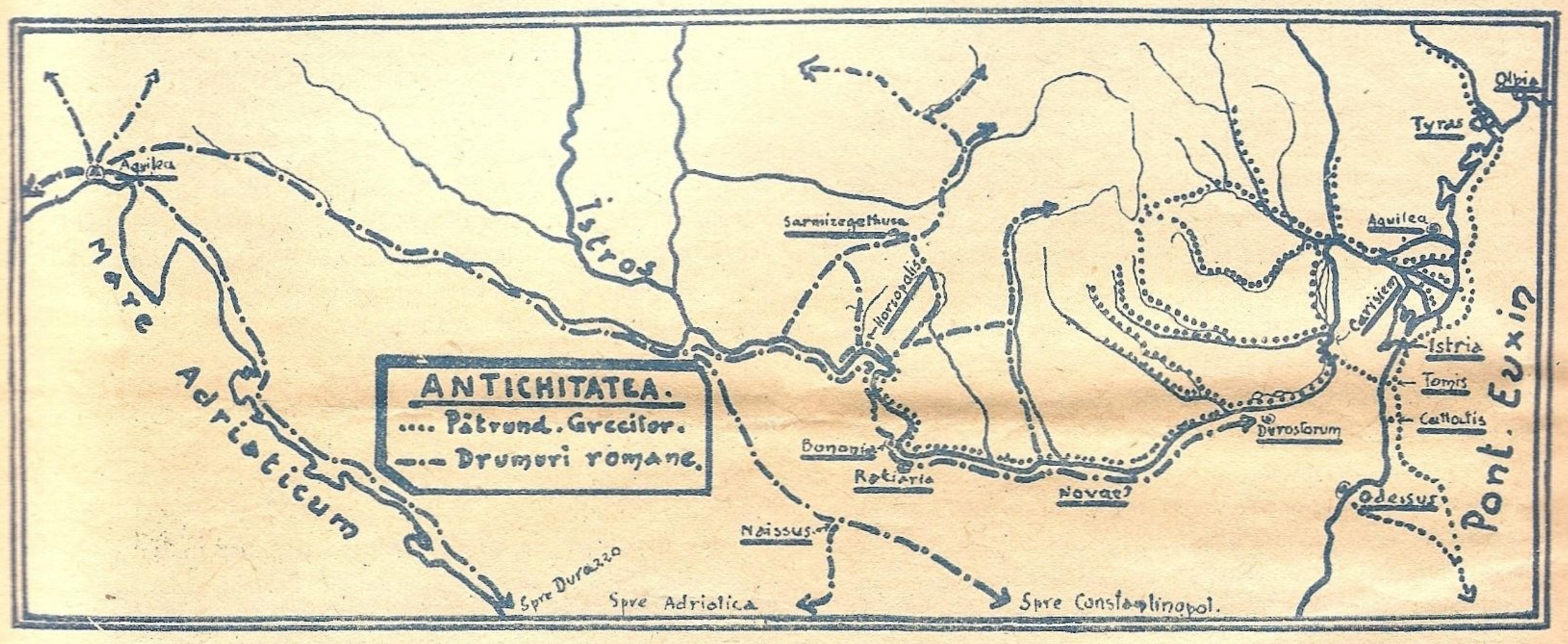
Stabilirea acestor colonii este apreciată a fi avut loc prin secolele X-VIII în. de Chr.

Interesul acestui popor de negustori pentru litoralul Mării Negre, nu poate fi explicat decât prin faptul că în regiunile acestea au găsit popoare relativ pașnice, locuind ținuturi naturale bogate și cu o activitate economică suficient de avansată. Colonizarea și apoi exploatarea au urmat dela sine.

Spre deosebire de Fenicieni, Grecii nu urmăresc însă numai comerțul și ca atare așezările lor au un caracter statornic, unde își aduceau familiile și formau populațiuni neo-grecești cu rădăcini adânci, influențând asupra culturii și civilizației popoarelor cu care veneau în contact.

Dintre coloniile stabilite pe coasta de Vest și Nord-Vest a Mării Negre, care în majoritatea au rămas până în vremurile noastre, cele cunoscute sunt :

Olbia	Odessa
Tyras (Tyra)	Cetatea Albă
Histria (Istria)	La gura lacului Razelm (astăzi nu mai există)
Tomis	Constanța
Callatis	Mangalia
Odessus	Varna
Appollonis	ceva mai la Sud



După multiple dispute între istorici și arheologi asupra „originii" și a „așezării" acestor colonii, s'a ajuns la un acord, în sensul originii grecești și ai așezării în locurile menționate mai sus, păstrându-se însă încă două controverse : a-originei Tyras-ului, care nu este exclus să fi fost fundat de Fenicieni și asupra așezării Istriei, pe care Herodot a vizitat-o personal și a redat-o ca aflându-se la gusa Dunării. Studii mai recente însă, plasează Istria la gura lacului Razelm. Că Herodot a confundat lacul Razelm sau numai gura sa cu unul din brațele Dunării, nu este nimic exclus pentru acele vremuri, cu atât mai mult cu cât existența unei legături între lac și unul din brațele Dunării era posibilă.

Aceste colonii, în care pe lângă populația grecească se găseau și elemente autohtone — printre care mai târziu Ovid menționează pe Traci și Sciți ca pe unii ce nu s'au debarasat încă de caracterul lor violent și obiceiuri rele — constituiau adevărate antrepozite pentru mărfurile grecești, fiind în același timp și cele mai mari piețe de desfacere și consum.

Ele întreținеau legături pe de o parte cu triburile scite din interior, dela care cumpărau grâne și alte producte, iar pe de altă parte cu Grecii, cărora le trimeteau, în schimbul produselor lor

Activitatea comercială a acestor colonii este redată, prin sec. VI și V în d. Chr. ca extrem de înfloritoare. Intensitatea

își are originea nu în evenimentele locale ci tocmai în cele îndepărtate ale metropolei.

Primele lovituri date comerțului grecesc, îl constitue însă-și rivalitățile cetăților din metropolă (Atena — Sparta, Sparta—Teba) caracterizate prin războaie de lungă durată, și apoi, supunerea lor de către Macedoneni, sub Filip II și Aexandru cel Mare.

Lipsa de nave s'a făcut resimțită și a influențat și traficul cu regiunile Mării Negre.

Invazia Celților (sec. IV în. d. Chr.), a însemnat mai mult o turburare locală dar a determinat o nouă scădere a intensității schimburilor cu ținuturile noastre.

Ulterior, este probabil că relațiile comerciale s'au mai înviorat, fără însă a mai atinge amploarea din trecut. Grecii nu mai dispuneau de flota din sec. V și IV în. d. Chr., iar Mediterana, mai apropiată, îi reținea mai mult. Drumul până la litoralul Mării Negre devenise prea lung față de câștigul ce se putea realiza. Și încetul cu încetul legăturile cu metropola descresc în intensitate și odată cu ele și importanța coloniilor din această mare.

Insfârșit, în anul 73 în. d. Chr. se mai pomenește de ele, ca luptând alături de Mitridate în contra Romanilor; în anul 71, ca fiind anexate de aceștia și, între 50—40 în. d. Chr. ca fiind atacate, jefuite și devastate de Boerebista. In acel moment coloniile nu mai reprezentau însă decât umbrele celor de altă dată.

Astfel se încheie această primă perioadă economică a ținuturilor din Vestul și Nord-Vestul Mării Negre.

(va urma)

Lt. C-dor J. M. DUMITRESCU

Marinarul

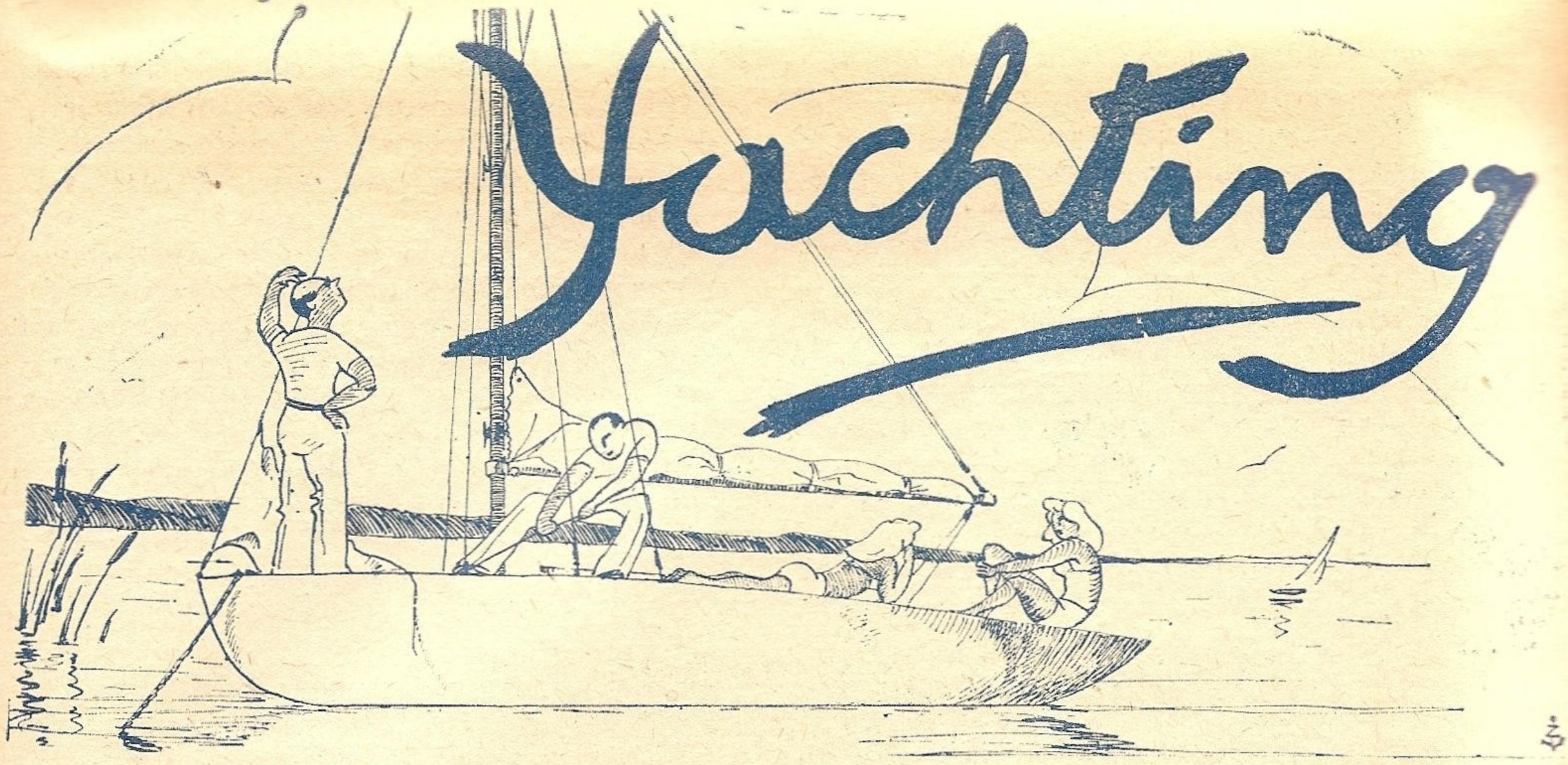
Te știu apele, te-au avut ca pe un frate,
fiece colț de stâncă, răsărit din apă, te cunoaște ;
zilnic, pe alte țărmuri ți-au scris numele'n carte
polițiștii, temându-te că vei renaște
în privirile strivite ale milioanelor de muncitori
care gemeau sub cumplita și sălbateca povară
a patronilor neîndurători,
luminile așteptatei dimineți a popoarelor — pe care le strângeai în ochi ca pe o comoară...

Ai urcat cu dimineața și-ai coborît cu seara zările,
Noaptea ai vegheat la prova sau ai stat la cârmă
despicând mării cărările,
ai luptat di nrăsputeri cu furtunile care sfarmă
și piatra, dar n'ai obosit;
suferințele pe care le lăsai în urmă și le regăseai în primul port atins
te-au făcut mai tare, te-au călit
în credința 'n dimineața popoarelor, ce creștea'n tine mare, 'naltă, de neînvins...

Ai crescut pe mari meridiane suflet nou
din răsărit în apus, din miazăzi în miazănoapte ;
în fiecare port ai lăsat o fărâmă din sufletul tău,
și din fiecare om schingiuit ți-ai făcut un frate ;
Ai purtat pretutindeni făclie, cauza dreaptă
a tuturor celor ce trudesc umiliți, mânați din spate,
care dela tine și ai tăi mântuirea așteaptă...
Marinar, brat al revoluției și a credinței adevărate.

ST. N. MĂGUREANU
din Ministerul Comunicațiilor

Yachting



Duminecile de Iulie la Constanța au un farmec deosebit ! In cursul dimineții și bună parte din amiază străzile orașului sunt aproape pustii. Ici și colo câte un bătrânel cumsecade își plimbă anii grei pe străzile albe de soare, câțiva localnici stau la taifas în jurul unei mese de cafenea, la umbra tendelor colorate, sorbindu-și tacticos cafeaua cu gesturi rari și mărunte. In schimb plajele din apropierea orașului, clocotesc de viață tinerească a mulțimilor venite să se bucure de razele fierbinți, amestecate cu aerul sărat al mării și de alintarea catifelată a nisipului depe plajă, atât de dătătoare de viață și sănătate. Un cer senin de opal și o briză ușoară de abia încrețește oglinda mării albastre dau o atmosferă de adevărată recreație a trupului și a sufletului.

O asemenea zi nu poate lăsa indiferent pe nici un muritor de rând, nici chiar pe Tache și Lică încercați marinari depe Transilvania cu care străbătuseră de nenumărate ori zările albastre feerice ale Mediteranei.

Așa se face că frumusețea acelei Dumineci de Iulie a determinat pe cei doi lupi de mare să profite de orele libere de dimineață, pentru a schimba dogoarea vaporului, încins de fierbințeala soarelui cu minunata destindere oferită de nisipul fierbinte al plajei dela Mamaia. Unde mai pui că într'o Duminecă de sezon, plaja este inundată de mulțime de bucureștence blonde, visătoare, cu trupuri pline, armonioase, dornice de a cunoaște marinari cari să le povesteacsă aventuri romantice din țările cu cerul de azur.

Și nici Tache, nici Lică nu sunt de lepădat !

Tache are un trup de atlet, înalt, suplu, armonios, cu o figură jovială și o mică mustăcioară neagră, subțire a cărei îngrijire constitue principala preocupare a lui. Datorită calităților lui de bun povestitor și — poate — cine știe și — farmecului mustăcioarei lui, se bucură de faima de cuceritor printre camarazii bordului.

Lică, puțin mai scund și mai gras, are totuși talentul rar de a spune cele mai năzdrăvane minciuni cu aerul cel mai nevinovat iș serios din lume, care îi dau un ajutor extrem de prețios pentru a întreține veselia și buna dispoziție în societate.

Figura lui bonomă terminată cu o chelie strălucitcare se asociază minunat cu talentele sale de ghidușar.

Amândoi și-au făcut studiile la liceul Lazăr din București și au fost prieteni nedespărțiți încă de atunci. Ca membri vechi ai Ligii Navale, au citit mult despre mare, fiind atrași cu o dorință irezistibilă să se facă marinari. Cu o perseverență demnă de admirat, legați mai strâns prin dorința comună de a colinda globul pe mare, au reușit să facă Școala Navală ca ofițeri de rezervă și să se îmbarce rând pe rând pe navele de război și apoi pe celle de comerț.

De cincisprezece ani de când sunt împreună nu au fost decât un singur an despărțiți, când și-au făcut stagiul de îmbarcare ca elevi în Școala Navală. Din curiozitate, Lică a cerut să fie repartizat la submarine, iar Tache, dorind să cucerească și vedetele Galațului, a făcut să fie repartizat la navele dela uDnăre. De atunci însă au reușit să fie mereu împreună, legându-se între ei o prietenie adâncă, sinceră și dezinteresată, complectându-se atât de bine unul pe altul încât marinarii nu puteau să-și închipue pe Tache fără Lică sau pe Lică fără Tache.

Odată hotărîrea luată, Tache și Lică și-au făcut toaleta cu îngrijire pentru a cuceri și cele mai împietrite inimi de bucureștence depe plaje.

Tache și-a pus haina albastră de yachtmen cu guler răsfrânt și cu cască colonială pe cap care îi dădea aerul unui tânăr explorator al pustiurilor Saharei, iar Lică o cămașe milaneză albastră, cu pantaloni ecru de postăvior, cu ochelari de soare cu ramă de aur, cumpărați la Cairo din economiile dela ambarcare.

In graba plecării, Lică ghinionist, uită obiectul cel mai principal pentru plajă, costumul. Abia în mașină care-i duce la Mamaia, își amintește de el.

— Ce mă fac mă Tache ! Mi-am uitat costumul la vapor! Cum mai fac eu plajă fără costum?

— Du-te și tu la solarii și te prăjește în costumul lui Adam, că eu fac plaje și bae și am să cuceresc o bucureșteancă cu părul auriu și cu ochii ca marea, — îl consolează Tache.

— Adică, vrei să scapi de mine, amice ?! se supără Lică. Ei bine! N'am chef să fac plajă la solarii și să povestesc gogoși la trupurile păroase de bărbați!

— Dacă nu vrei, stai și tu pe plajă îmbrăcat și fă curte bucureștencelor. Cum ești la ținuta asta de Don Juan și cu ochelarii tăi scumpi, cu siguranță voi avea mare succes. Nu uita să stai însă cu pălăria pe cap să nu ți se vadă chelia, că ai pierdut șansele și te apucă și insolația, îl ia puțin peste picior Tache.

— Ba nici nu mă gândesc, răspunde Lică înțepat, gândindu-se la chelie. Am să te las pe tine pe plajă și eu iau un cuter dela strandul Ligei Navale de pe lac, invit o bucureșteancă amatoare de plimbare cu vele și sunt sigur c'o să am un succes mai mare decât tine. Iar tu, o să te învârtești ca

Don Quichotte printre morile de vânt și n'o să cucerești nimic, îl necăjește și Lică cu tonul lui serios și nevinovat.

Dar Tache, nu ia în seamă ironia. Pe el îl interesează propunerea lui Lică cu plimbarea pe lac pe care o frământă cu grije în gând.

— Lică ăsta are câteodată idei geniale. O plimbare cu vele pe lacul Suit-Ghiol cu o bucureșteancă bronzată, fermecătoare alături sub adierea unei ușoare brize, poate înmuia și inima cea mai împietrită de deziluzie creind momente cu totul deosebite de viața monotonă dela bord zile de-arândul petrecute între cer și apă, între sextant și cronometru sub ochiul sever și atent al comandantului.

In mișcările line ale mașinei, ce aleargă pe asfaltul încins, gândul lui Tache, zboară înainte la cuter și în imaginația lui se vede stând la pupa cu o mână pe cârmă și cu cealaltă strângând ușor talia unei blondine, de o frumusețe rară, discutând de Eminescu, Lamartine, Alfred de Vigny, Baudelaire și aruncând din când în când câte o comandă de manevră velelor lui Lică pe care o să-l trimită să stea la prova cu bucureșteanca lui.

— Ei? Ce-ai rămas așa pe gânduri? îl trezește din reverie Lică aspru și neînduplecat. Ți-ai pus în gând să cucerești toată plaja cu mustăcioara ta?

— Nu, mă Lică! Mă gândesc că propunerea ta e foarte atrăgătoare și n'ar fi rău s'o facem împreună. Noi, marinarii, le dăm gata pe bucureștence când le-om invita la vale. Succesul e asigurat anticipat. Deaceea să ne grăbim și să alegem pe cele mai frumoase fete depe plaje. N'o să pierdem noi timpul cu două blonde anoste. Nu-i așa?

— Sigur, sigur, îl aprobă Lică bucuros că alături de Tică va avea ocazia să facă o cunoștință fermecătoare. Cunoștea, el, doar gustul și mai ales succesul lui Tache.

Acesta dus pe gânduri, își rumega în minte visele zâmbind fericit. Un singur nor de îngrijorare umbrea această frumoasă poezie. Nu manevrase barcă cu vele depe vremea când era elev, ambarcat la Dunăre. Despre cuter, știa, îl văzuse, dar n'avusese niciodată ocazia să-l manevreze. Viața de marinar, trăită pe cargouri și pasagere, între mărfuri și călători, între grui și elevatoare ce încarcă și descarsă, între formele biurocratice ale vămuirii, predării și situațiilor, nu-i lăsase timp pentru așa ceva.

Dar în definitiv ce poate fi deosebit la un cuter, față de o barcă cu vele ?își rumegă mai departe gândul iTcă. Și cuterul are, ca și barca, un catarg, un foc o velă mare și un ghiu. Manevra nu poate fi mai complicată ca la o barcă. Și după câte își amintește, pentru ,,volta în vânt'' te lași puțin, ,,sub vânt'' capeți viteză bună, apoi pui cârma bada și barca întoarce singură, până ce velele prind vântul în bordul celălalt, dacă e nevoie, mai scoți puțin focul în afară, ca prova să întoarcă bine și ,,Volta'' e gata ! Pentru un marinar, ca el, care a navigat prin strâmtori, pe furtuni și ceață conducând în situații grele un vapor de talia Transilvaniei și a făcut ca elev atâtea exerciții de vele, manevra unui cuter e fleac.

Și norul de îngrijorare ce umbrise o clipă visul frumosului Tache se risipește ca fumul de țigară pe întinsul mării, astfel că marinarii noștri coboară din mașină radioși în fața cazinoului dela Mamaia.

Activitatea pe plajă era în toiu. In fața cazinoului, mulțime de mașini veneau și plecau aducând mereu valuri, de amatori de plajă, de soare și de mare. Dela intrare, te lua în primire mulțimea vânzătorilor de ochelări de soare, de pălării cu boruri, mari, de suvenire mici și mărunte, care le îmdiau mieros să le faci safteaua.

— Numai doi poli coane, doi poli, mai ieftin decât braga!

Coșnițe cu covrigi cu susan și cu sare, pline doldora stau aliniate în fața scărilor ca o gardă la scară pe o navă de război când primește pe Amiral.

Pe terasă, sub umbrele mari, în fotolii de nuele, se adăpostesc de fierbințeala razelor, imprudenții care, furați de adierea brizei, de catifelarea nisipului și de răcoreala valurilor mării, au întrecut măsura timpului sub dogoarea razelor solare, și caută să-și ferească umerii roșii ca para focului.

Plaja e plină! Copii, tineri și tinere, bătrâni și bătrâne cu toții deavalma se agită, aleargă în costume multicolore ce dau o împestrițare armonioasă întregului decor. Mingiile de volley, cele mici de copii, baloane, colaci mărunți sboară prin aer, pe apă dela un grup la altul, dela un tânăr la un copil apoi la unul mai vârstnic. Ttoate acestea dau plajei nota veseliei, puterii și dorului de viață întregii activități.

Tache și Lică s'au oprit o clipă zăpăciți! Dar, costumele de plajă frumos așezate pe trupuri armonioase îi desmeticesc repede. Privirile lor alunecă pe rând dela un capăt la altul al plajei și nu știu pe care din figurile feminine să se oprească. Toate sunt frumoase și pline de viață!

După puțină vreme de căutare, farmecul lui Tache și glumele lui Lică au cucerit două blondine nostime, sglobii, mai mult sportive decât sentimentele, care au primit cu entuziasm propunerea de a însoți pe marinari într'o croazieră de plăcere pe lac.

La debarcaderul lacului, un cuter spațios și elegant este liber. Lică, vechiu membru al Ligii Navale, este cunoscut de personalul de serviciu și nu are mari dificultăți în a obține aprobarea unei ore de vele.

Abia după ce se ambarcară la bord și începură pregătirile de plecare Tache și cu Lică își dădură seama că manevra cuterului nu este chiar atât de simplă. Dar cum să dea înapoi? Ce să spună fetelor? Că nu știu vele, ei marinari, adevărați lupi de mare, care cunosc Marea Neagră și Mediterana ca în palmă? Nici în ruptul capului nu se puteau da de gol în fața sportivelor bucureștence nerăbdătoare, probabil să povestească emoțiile unei plimbări într'o barcă cu pânze făcută cu marinari adevărați.

— Nu-i nimic, gândește Tache, mă descurs eu. Poate că știe Lică, că doar el a fost cu ideea !

— Desigur, Tache știe vele, că el a fost pela Dunăre ca elev; se consolează Lică.

Și marinarii noștri fără să mai stea pe gânduri, fiecare sprijinindu-se pe știința celuilalt, se apucară pe îndelete să aranjeze velele.

Mulțimea de fungi, scripete, școte și raiuri, îi încurcă rău de tot. Desfăcând cu încetul vela mare, sucită și răsucită. Tache trage cu coada ochiului la Lică, care arăta și mai nevinovat în asemenea treburi. Duduile sglobii se tolăniseră la pupa, în așteptarea pregătirilor de plecare, bucurându-se de soarele ce le învăluia trupul într'o îmbrățișare caldă, care le sustrăgea atenția dela lucrul marinarilor.

—Să o luăm metodic, măi Lică, șoptește Tache. Treaba e încurcată rău de tot. Eu n'am mai făcut vele de când eram ambarcat elev la Dunăre. Credeam că te pricepi tu, dar văd că nu ești mai breaz ca mine !

— Bine Tache, tu nu știi că eu am fost ambarcat la submarine? reproșează Lică cu ton îngrijorat. Tu știi doar că noi, marinarii dela Comerț avem prea mult de colindat, ca să mai avem vreme și pentru vele. Eu am crezut că știi tu! Nu îmi povesteai tu de atâtea ori de plimbările cu barca cu vele făcute pe Dunăre la Galați?

— Lasă asta acum! se supără Tache. Să vedem cum se leagă focul ăsta!? După cum îmi amintesc, trebue să fie ri-

dicat cu o fungă sus. De unde se leagă? De capătul ăsta sau de celălalt, filozofează Tache, scărpinându-se a pagubă la ceafă.

— Dar cu saulele astea lungi ce facem ? îl întreabă Lică, arătând scotele focului. Eu cred că saulele sunt pentru urcatul focului sus la catarg!

— Da de unde mă, astea trebue să fie saulele de fixare. După câte îmi amintesc la barcă, focul era ținut de un capăt cu mâna. Aici, probabil, se leagă fix, să nu-i mai duci grijea, își dădu cu părerea Tache.

După vreun sfert de oră de dibuială, de potriveală și încercări, descurcară chestia cu focul. Trecură apoi la vela mare unde treaba părea mai grea, vela fiind răsucită, iar scotele scoase de prin scripeți. Până s'o descurce, până să nimerească cum vine legată, care capăt trebue potrivit, care scotă vine prin scripete, trecu ca la vreun ceas. Domnișoarele și-au pierdut răbdarea și cer insistent să pornească la larg că altfel se duc pe plajă.

— Aveți puțină răbdare, duduilor! le roagă Tache. Marinăria e treabă grea, domnișoarelor, nu așa cum credeți Dvs. Te urci în mașină, dai drumul la motor, apeși pe viteză și gata! Aici, trebue, răbdare, pricepere și... mult antrenament, caută să le îmbuneze Tache, gândindu-se că în ceeace privește antrenamentul nu-l mai are de mult.

— Acuș, acuș, suntem gata, îi sare în ajutor Lică. Ce-a fost mai greu a trecut. Ridicăm vela asta mare sus și pornim.

Și amândoi se pun înfrigurați din nou la treabă. Lică s'a încălzit bine, și-a scos haina și pălăria uitând cu totul de chelie. Numai ochelarii nu-i lasă depe nas să nu-l orbească soarele.

— Trage tu de funga asta să vedem cum merge.

Vela, netrecută cu capătul prin jghiabul de învergare depe catarg, umflată puțin de vânt o ia razna spre pupa.

— Ce naiba are, măi Tache, de nu stă cum trebuie ? Aici trebue să fie un clenciu, spune Lică ștergându-și sudoarea depe chelie.

— Stai, nene, că aici trebue să vină vela prin canalul depe catarg, arată Tache, inspirat de jgheabul de învergare.

Se necăjește el să bage cheia ce lega vela de fungă pe canal, dar era prea mare.

— Ce facem, Lică, de nu merge ? Să știi că ăștia au greșit și au pus o chee mare.

— Păi, să legăm vela direct de fungă, își dădu cu părerea Lică.

— Cum mă! Crezi oare că cheia asta degeaba e pusă aici? se revoltă Tache. Eu zic mai bine s'o bag fără chele prin canal, dacă nu vrea să intre. Uite, vezi ? merge mai bine așa, spune Tache radios văzând că a nimerit-o bine din greșală.

După chestia cu velele, trecură să scoată ancora ! Aici treaba merge greu. Obișnuiți dela vapor, trăgeau din toate puterile parâma băgată prin urechea ancorei care opunea o rezistență înverșunată. Când parâma, umflată de apă, ajunse la copastie nu mai încăpea prin ureche. Lupii noștri de mare, cu sudoarea șiroae curgând pe ei, cu obrajii roși și ochii scoși trăgeau ca la plug. Dintr'o mișcare smuncită, lui Lică îi sar ochelarii, care se scufundă încet, urmăriți de privirea îndurerată a acestuia.

S'a dus amintirea dela Cairo, își spune Lică cu voce tare, ștergându-și sudoarea depe față cu dosul palmei.

Cine mă puse să-mi uit costumu?! Cu afurisitele astea de vele, muncesc ca un bou la jug și-mi mai pierd și ochelarii.

Lasă, Lică dragă ! îți cumperi tu alții mai frumoși la voiajul următor. Dacă îi vrei tot pe ăștia îi găsești când seacă lacul, îl consolează Tache.

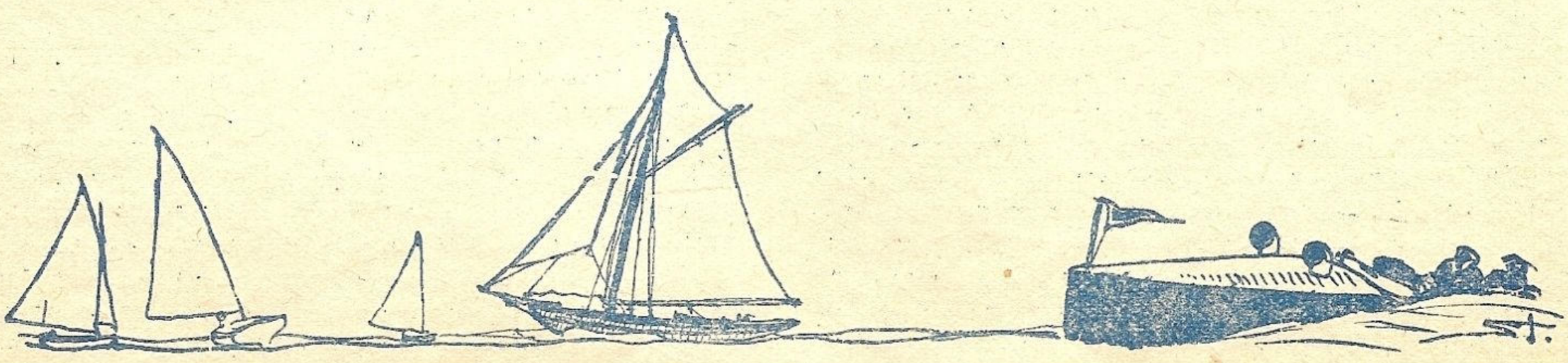
După multă cazană au reușit să pornească. Vântul se întărise și cuterul manevrat stângaci de Tache, când se pleca tare pe o coastă, când își flutura velele. Focul legat fix, ajuta greu manevra.

După puțină vreme dela plecare, o rafală de vânt umflă vela mare. Tache, atent la duduia de lângă el, scapă scota din mână și ghiul liberat trece vertiginos în bordul de sub vânt. Lică distrat privind admirativ blondina de lângă el, este smuls brutal din visare și aruncat într-o secundă în apă. Amețit de lovitură se duce direct spre fund. Blondina sportivă și bună înnotătoare sare după el, urmată de prietena ei, în timp ce Tache, disperat manevrează cuterul să se apropie, fără să reușească. Duduile l-au scos cu chiu cu vai la mal, i-au dat câteva palme cu sete pentru a-l trezi din leșin, și cine știe poate ca să se răzbune pentru dimineața pierdută. Tache a reușit, după multe încercări să aducă cuterul la debarcader. Puțin cam plouați de această neprevăzută întâmplare Tache și Lică stau unul lângă altul pe mal așteptând uscarea pantalonilor și cămășii lui Lică. In timp ce domnișoarele depărtându-se râzând și privindu-i de sus, își spun una alteia :

— Și noi care credeam că sunt marinari dragă !?

Tache și Lică s'au hotărît să învețe și manevra cuterelor, cari chiar pentru un marinar necesită puțină școală pentru a fi învățată.

GEO COSTA



Aplicațiile electricității în navigație

In lupta omului cu natura, cucerirea mărilor a fost una din cele mai grele și dramatice încercări. Din cele mai vechi timpuri, omul a simțit chemarea apelor și încetul cu încetul s'a avântat tot mai la larg, ajungând să stăpânească cele aproape trei sferturi din suprafața globului, care reprezintă mările și oceanele.

In acest mediu nou în care s'a transpus omul, a avut de luptat cu forțe uriașe și a avut nevoie poate mai mult ca în oricare altă parte, de mijloace artificiale creiate de el și puse în slujba lui, sau într'un cuvânt, de tehnică. De aceea, știind că toate creațiile omului au fost făcute pentru a răspunde unor nevoi, navigația a contribuit enorm la desvoltarea tehnicei și toate cuceririle acesteia au schimbat complet înfățișarea navigației.

Electricitatea a adus ultimele inovații, cele mai moderne și interesante, care reprezintă progrese considerabile și din care voi expune mai jos pe acelea care au ușurat rezolvarea problemelor navigației propriu zise, adică ale conducerii navei, lăsând deoparte aplicațiile în domeniul propulsiei sau acționării diverselor instalații auxiliare dela bord.

O primă necesitate în mare este orientarea. Primii navigatori s'au folosit de steaua polară, apoi multă vreme s'a utilizat busola magnetică, rămânând și astăzi ca instrument consacrat al navigației. Dar această busolă are destule neajunsuri și utilizarea ei e incomodă; în primul rând ea indică Nordul magnetic, diferând de cel adevărat prin declinație magnetică, variabilă cu locul și timpul. Deasemenea, din cauza magnetismului navei, prezintă deviații cari trebue compensate prin dispozitive și operații migăloase și cari niciodată nu se pot anula complet, rămânând la valori variabile după drumul urmat, poziția diverselor aparate și încărcături dela bord și durata staționării sau marșului în diferite orientații. Aceste deviații trebuesc mereu controlate și dau problemelor — chiar simple — de navigație, o complicație supărătoare și o atmosferă de nesiguranță.

Orientarea în condiții mai bune și mai simple se obține prin busola giroscopică, sau girobusola. Aceasta se bazează pe proprietățile giroscopului și pe rotația pământului. Giroscopul e un aparat format dintr'o mică roată-volantă, sau cum se spune cu termenul consacrat, dintr'un tor, având o inerție mare față de axul său, și care în timpul funcționării se învârtește cu o viteză considerabilă în jurul acestui ax (circa 15—20.000 rot/min.). Lăsat liber, adică sustras oricărei acțiuni exterioare, axul acestui tor păstrează o direcție fixă în spațiu și a permis lui Foucault să dovedească astfel rotația pământului. Dacă o forță tinde să-i modifice orientația axului, acesta nu se deplasează în direcția forței ci perpendicular pe ea, executând o mișcare de precesie. In cazul girobusolei, forța în cauză este chiar greutatea giroscopului, care e suspendat cu axul orizontal, fiind obligat astfel să urmărească planul orizontului, care prin rotația pământului își schimbă mereu direcția. Din această cauză axul giroscopului va căuta să se plaseze într'o poziție de echilibru pe care n'o găsește decât atunci când ajunge în planul meridianului, luând poziția N-S și indicând cu una din extremitățile sale Nordul adevărat.

Această comportare a giroscopului și proprietatea lui de orientare erau cunoscute din desvoltarea mecanicii raționale, dar realizarea girobusolei n'a fost posibilă decât când au apărut motoarele electrice, singurele capabile să producă o mișcare uniformă și să fie alimentate din exterior fără piese mobile, căci cele mai mici frecări ar produce mișcări de precesie ale axului, dând naștere la deviații. Girobusolele moderne au câte 2 sau 3 giroscoape, al căror tor este format din rotorul unui motor de inducție trifazat.

Dar contribuția electricității la realizarea girobusolei nu s'a mărginit numai la atât. Aparatul acesta trebue plasat la bordul navelor în locul cel mai potrivit, sustras trepidațiilor, șocurilor și influențelor perturbătoare (mai ales la navele de război). Ori acest lucru n'a fost posibil decât prin construirea repetitoarelor electrice, care sunt niște motorașe sincrone al căror rotor ia poziții comandate de un transmițător montat chiar pe girobusolă. La o navă există deci o girobusolă-mamă, instalată într'un compartiment special, și un număr de repetitoare plasate oriunde este nevoie, lângă timone, alidade, etc. Folosirea girobusolei este astfel mult mai comodă și mai precisă decât a compaselor magnetice.

Acelaș sistem de transmisii electrice are însă și alte aplicații la bordul navelor. Cu ajutorul lor se pot transmite comenzi la mașini („telegraful"). Sistemul electric este mult superior celui mecanic prin simplitate, precizie și siguranță în funcționare. Tot prin astfel de motorașe sincrone se transmit comenzile dela centrală la tunurile navelor de război. Deasemenea, prin transmisii electrice simple se poate ca dintr'un singur post (la comandă) să se citească sau să se anunțe ceeace se petrece într'un compartiment, (de exemplu temperatura, prevenindu-se astfel incendii, etc...). In fine tot prin transmisii electrice se pot manevra dela distanță (dintr'un post central) diverse aparate situate în compartimente sau poziții greu accesibile, ușurând astfel execuția promptă a acestor operatii. Importanța acestor avantaje datorite numai electricității, e elocventă.

O altă problemă curentă în navigație este determinarea și — dacă se poate — cunoașterea în orice moment a vitezei navei. Aparatele utilizate în acest scop poartă numele generic de loch. Cele mecanice se bazează pe diverse artificii, dar dau rezultate neprecise, și cel mai mare desavantaj este că nu pot funcționa la orice viteze. Lochul electric rezolvă complet necesitatea ; el este în esență compus dintr'o mică turbină (morișcă) plasată pe fundul navei la distanță suficientă pentru a nu fi influențată de elice, și mișcată de apă cu o turație proporțională cu viteza navei. Turbina acționează un dinam cu excitație independentă, care produce o tensiune la borne proporțională cu turația. Receptorul situat la comandă, este un voltmetru măsurând această tensiune și gradat astfel încât să indice direct în noduri viteza navei prin apă. Indicațiile sunt continue și citirea lor cât se poate de comodă. In plus, aparatul funcționează dela sine atât la mersul înainte, cât și la cel înapoi.

Deasemenea, tot electricitatea face posibilă construirea unui aparat care să indice viteza adevărată a navei, nu aceea față de apă, care la

rândul ei are anumite mișcări. Această indicație este foarte necesară, căci ne scutește de a mai ține seama de curenți, derive,... care niciodată nu pot fi cunoscuți cu precizie.

Astfel de aparat, combinat cu o transmisie electrică dela girobusolă, care să dea în permanență direcția navei, permite construirea unui indicator de drum care trasează automat la o scară oarecare, toate mișcările executate de navă, ceiace ar fi imposibil de determinat cu ajutorul mijloacelor elementare. Utilitatea acestui aparat e enormă ; el permite evitarea a o mulțime de pericole și stabilirea exactă a condițiilor în care s'au petrecut diferite evenimente.

In navigație și hidrografie este în mod curent nevoe de cunoscut adâncimea apei ; aparatele utilizate în acest scop se numesc sonde. Există diverse tipuri de sonde mecanice, cari au desavantaje serioase, nefiind utilizabile decât în anumite condiții, greu de manevrat și nepermițând sondaje continui. Spre deosebire de acestea, sonda ultrasonoră este uimitor de simplă și elimină complect desavantajele amintite. Construcția ei a fost posibilă numai prin aplicarea proprietăților piezoelectrice ale unor cristale, dintre care cel mai utilizat este quarțul. Fenomenul în cauză constă în apariția unei diferențe de potențial între fețele cristalului, când este comprimat sau dilatat, și invers. Ca urmare, cristalul supus unei tensiuni electrice alternative de o anumită frequență, va produce vibrații mecanice de aceiaș frequență, care se transmit apoi și se propagă ca unde cu viteza la 1.500 m sec. spre fund. Aici se reflectă în sus și ajungând din nou la cristal (ecou) îl fac să vibreze dând naștere la oscilații electrice ce se înregistrează. Vibrațiile (undele) se numesc ultrasonore pentrucă au o frequență care a fost aleasă mai înată decât cea a sunetelor perceptibile, deoarece numai aceste unde pot fi dirijate permițând funcționarea singură a sondei.

Dar rolul electricității nu se rezumă numai la utilizarea proprietății piezoelectrice ; producerea tensiunilor aternative, înregistrarea lor la recepție și deducerea adâncimii din durata ecoului, se fac tot prin aparate electrice.

In fine, în progresul navigației a jucat un mare rol invenția și desvoltarea transmisiunior radio. Putem spune că prima aplicație practică pe scară întinsă a telegrafiei și telefoniei fără fir, a fost în navigație și a răspuns în primul rând unei mari necesități ale acesteia, imposibilă de realizat altfel. Reciproc, progresul în domeniul radiocomunicațiilor a fost într'o măsură considerabiă antrenat de cerințele navigației. Dela apariția primelor aparate de telegrafie fără fir, navigatorii nu s'au mai simțit izolați de restul lumii și s'au spulberat aproape și ultimile elemente de nesiguranță a traversadelor. Navele au putut anunța pericole, naufragii, etc.

Dar radioelectricitatea a mers mai departe, permițând rezolvarea pe o cale cu totul neașteptată a problemei fundamentale a navigației : determinarea punctului (poziției) sau locația. Aceasta e necesară pentru a ști undeva în mijlocul mării ce distanță ne separă de punctul unde vrem să ajungem și ce direcție (drum) trebue să urmăm pentru a-l atinge, el fiind ținta finală. Spun necesară pentrucă chiar cu cele mai perfecționate metode și aparate actuale de înregistrarea parcursului urmat, avem nesiguranță și poziția numai poate fi cunoscută cu precizie la distanțe mari de punctul de plecare, ea trebuind controlată prin noui determinări. Idealul ar fi ca să o putem cunoaște în orice moment și vom vedea că metodele radioelectrice se apropie de acest deziderat.

In vederea coastei ne orientăm după puncte dela uscat ; în larg, navigația clasică se făcea după metode astronomice, folosind aspectul cerului la determinarea poziției. In ambele cazuri, ceața sau vizibilitatea rea ne reduceau la neputință. Radiolocația se folosește de stațiuni fixe depe pământ, cu care putem intra în comunicație prin „fără fir" și să eliminăm orice nesiguranță, independent de condițiile atmosferice.

Prima metodă întrebuințată a fost radiogoniometria. Ea se bazează pe proprietatea cadrelor de a recepționa undele herteziene cu o intensitate variabilă între un maximum, câsd planul cadrului e orientat în direcția postului emițător, și un minimum (dispariție) când orientația e perpendiculară pe acea direcție. Determinarea are nevoe de două stații fixe (la uscat) și se poate face în două moduri diferite :

— nava emite semnale radio care sunt recepționate de cele două stații fixe și goniometrate, adică fiecare stație determină direcția emițătorului în raport cu ea și față de Nord. Aceste rezultate sunt comunicate navei care-și deduce cu ajutorul lor poziția, sau operația o face una din stațiile fixe și se comunică rezultatul final ;

— nava recepționează emisiile a două stații cunoscute și le goniometrează, aflându-și punctul cu ajutorul direcțiilor determinate astfel.

Al doilea sistem e mai expeditiv, dar erorile datorite nesiguranței asupra deviațiilor cadrelor receptoare dela bord, fac ca precizia să fie relativ slabă.

O metodă recentă (Decca) se bazează pe trei stații fixe, emițând sincronizat pe unde medii și cu frecvențe special aranjate ; se pot realiza radio-aliniamente, prin care navele recepționează două din aceste emisii. Se deduce un loc geometric (hiperbolă) al poziției navei în raport cu stațiile respective. Analog și simultan se procedează cu una din aceste două emisii și a treia, obținând un al doilea loc geometric și determinând poziția navei la intersecția cu primul. Aparatul de recepție permite determinări continue ale punctului ; utilizarea până în prezent e limitată la circa 100 Mile de coastă, iar precizia cu care se poate naviga „cu ochii închiși" e atât de mare că după un parcurs egal cu această distanță maximă, abaterea e sub 100 m.

Sistemul ușurează foarte mult aterizarea navelor și a fost folosit la debarcările din 1944 în Normandia. Pe acelaș principiu, dar numai cu două stații de emisie, se pot realiza radio-aliniamente, prin care navele vin la aterizaj utilizând niște aparate de recepție foarte simple.

Pilotajul navelor la intrarea și eșirea din porturi se poate face fără nici o vizibilitate, prin realizarea unor aliniamente cu ajutorul unor cabluri întinse pe fund. Aceste cabluri sunt alimentate cu curent alternativ și creiază un câmp magnetic care acționează asupra unui receptor aflat la bord, indicând poziția navei în raport cu aliniamentul. Navele pot intra și eși astfel ca niște trenuri într'o gară.

Trecând în domeniul undelor ultrascurte, ajutorul pe care-l dau ele navigației este limitat în spațiu, din cauză că ele se propagă numai în linie dreaptă, și au deci o „bătae" numai până la orizontul vizibli. Aparatele de locație din această categorie (de exemplu „RADAR"-ul), servesc prea puțin navigația maritimă, ele fiind creiate special pentru cea aeriană. Totuși se utilizează unele aparate mai simple, pe unde decimetrice, pentru detecția ghețarilor sau altor obstacole pe vizibilitate proastă. Principiul se bazează pe proprietatea undelor ultrascurte de a fi dirijate ca și razele de lumină și de a fi reflectate de unele corpuri întâlnite, în care caz sunt recepționate din nou, semnalând (detectând)prezența acelor corpuri.

Din cele câteva exemple mai importante citate, se vede că electricitatea și-a adus partea ei de contribuție la desvoltarea navigației maritime, prin inovații nu mai puțin impresionante decât cele obținute în domeniul mecanizării propulsiei sau al construcțiilor navale moderne. Progresele realizate prin introducerea și perfecționarea mașinilor marine, ca și prin nouile metode de construcție, sunt strâns urmate și chiar depășite de cele obținute prin aplicațiile electricității.

Cpt. Ing. I. ENE

Intensificarea și sistematizarea navigației vor contribui la desăvârșirea desvoltării noastre economice

Cu remorcherul dela Veneţia la Constanţa

In cadrul operei de reconstrucţie a porturilor şi a navigaţiei începută de Ministerul Comunicaţiilor şi de Societatea „Sovromtransport", în şantierele navale din ţară şi din străinătate, după cele 3 remorchere cu motoare, construite în Italia la Genova, sosite în ţară la sfârşitul anului trecut, a urmat al patrulea, cu aburi, construit la Veneţia în „Cantieri e Ufficine Mecaniche".

Acest remorcher a fost afectat Direcţiunei Porturilor Maritime din Administraţia Comercială a Porturilor şi Căilor de comunicaţie pe apă (P.C.A.) fiind utilizat pentru manevre în port.

El are o putere de 700 C. P., lungimea de 28 m., lăţimea 7,30 m. pescaj 3,60 m. şi viteză 10 noduri.

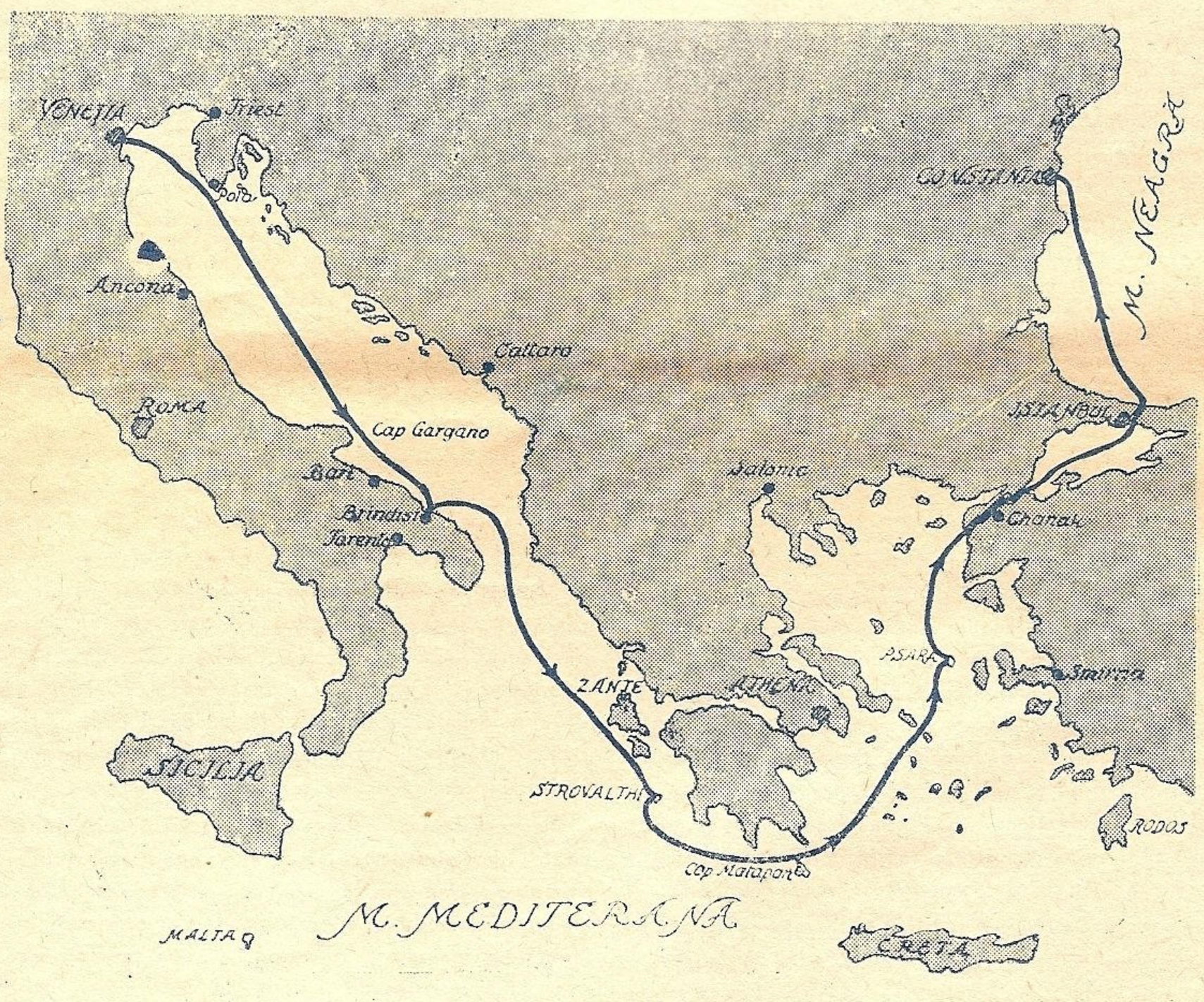
Redăm un scurt reportaj după jurnalul de voiaj dela Veneţia la Constanţa, unde remorcherul a intrat în serviciu la începutul anului curent

După luarea în primire a remorcherului de către încercatul echipaj format din marinari români veniţi din ţară, si terminarea preparativelor de plecare, în dimineaţa zilei de 21.XII se ridică ancora părăsind Veneţia.

Intrând pe Canal Grande calea de apă principală ce brăzdează Veneţia, remorcherul defilează prin faţa vechilor clădiri istorice ce se înşiruesc una lângă alta deoparte şi de alta pe maluri, amintiri ale unor vremuri de mult apuse.

Este lăsată în urmă frumoasa piaţă San Marco, plină de obicei de sute de porumbei şi palatul impunător al Dogilor, reşedinţa stăpânilor de altădată ai Veneţiei ; apoi prin întinsele lagune, trecând de staţiunea balneară Lido cu vestita plaje, remorcherul ese la marea largă.

După instrucţiunile primite, drumul trece prin mijlocul Adriaticei, departe de coasta Jugo-Slavă şi de cea



Drumul remorcherului

Italiană, spre a feri barajele de mine, rămase încă din trecutul **războiu.**

Către prânz se zăreşte la orizont coasta jugo-slavă, muntoasă, cu creste înalte dantelată de sute de golfuri şi golfuleţe.

Trecând prin dreptul portului Pola, la 4—5 mile în urma remorcherului o jerbă de apă spre cer ; era un vas turcesc de 2000 tone ce navigând probabil prea mult în apropierea coastei, sărise în aer pe o mină.

Spre seară, în dreptul Capului Gargano depe coasta italiană, oamenii de veghe zăresc la 50 m. în faţa remorcherului o mină smulsă din baraj plutind în derivă ; fiind semnalată la timp a fost evitată.

Drumul este continuat la 22 și 23 XII, pe un timp relativ bun, navigând cu oviteză de 9 mile pe oră, până la portul cel mai apropiat Brindisi, unde este necesară o escală pentru alimentarea cu păcură.

In seara zilei de 23 XII, remorcherul ancorează la Brindisi, semnalându-se autorităților portuare poziția minei întâlnită în drum și care amenință navigația.

Escala în acest port se prelungește până în noaptea de 24, deoarece a fost necesar să se aducă păcura cu camionul dela 120 km. din portul Bari.

In noaptea plecării ancora se ridică pe un timp frumos care însă nu întârzie să se schimbe. Ceața din ce în ce mai groasă, obligă la o navigație prudentă, semnalizând reglementar cu fluerul la scurte intervale.

Ca și cum ceața nu ar fi fost deajuns, marea se montează, iar vântul schimbându-se la Sud-Vest își mărește intensitatea din oră în oră.

Vasul înaintează încet, îmbarcând pachete mari de apă prin tribord.

Insula Zante este lăsată la stânga în urmă, cu destulă părere de rău, deoarece ar fi fost, un bun adăpost ; barajele de mine dealungul coastei, impun navigația la distanță.

Situația este mult agravată de supraîncărcarea cu combustibil, necesar celor 800 mile, până la Bosfor.

In tot cursul zilei de 25 și noaptea spre 26, furtuna continuă cu aceiaș violență ; neputându-se menține drumul fără risc de naufragiu se impune intrarea la adapost în mica insulă Strovalthi întâlnită în drum.

Printre stânci, în pericol permanent de a fi izbit, în dimineața zilei de 26 remorcherul aruncă anevoie ancora.

Strovalthi este o insuliță mică, pustie și aridă, în care unicul adăpost este o mânăstire cu câțiva călugări, singurii locuitori ai insulei.

Hrana procurată de dânșii a prilejuit întregului echipaj o alimentare mai consistentă și variată ; Carnea de berbec a părut cea mai aleasă hrană, după conservele consumate pe apucate. Deasemeni cele trei coșuri cu portocale și lămâi proaspete obținute în schimbul unei caldări cu păcură ce avea să servească la ungerea celor câteva pluguri cu care călugării își lucrează ogoarele.

In după amiaza aceleaș zile' căzând vântul' remorcherul își continuă drumul spre Capul Matapan, care este dublat în noaptea de 27 spre 28.

Drumul se continuă apoi prin Arhipeleagul de Sud și de Nord printre sumedenie de insule și insulițe muntoase, pe un vânt puternic de forța 5, dinspre Sud-Vest, care face ca vasul să ruleze și să ambarce prin pupa pachete mari de apă.

Către seara zilei de 28 vântul trece brusc la Nord făcând aproape imposibilă înaintarea. Valurile inundă cu violență vasul din toate părțile și puntea este spălată în permanența.

Inaintând cu mare greutate, către miezul nopții, remorcherul ajunge în fața insulei Psara, unde se ancorează într'un mic portuleț de pescari.

Urmează o noapte mai liniștită în care vântul cade complet.

In dimineața zilei de 29, remorcherul se îndreaptă spre Nord intrând spre prânz în Dardanele.

Este necesară o scurtă escală de câteva ore la Chanak pentru viză, după care drumul se continuă spre Istambul.

Pe marea Marmara vântul se întărește, ajungând la forța 6—7 făcând ca vasul să ruleze și să îmbarce multă apă. A doua zi, la 30 XII orele 8 vasul ancorează la Istambul. Apropierea și dorul de țară imprimă un ritm neobișnuit activității dela bord.

Până în prânz se fac formalitățile la agenție și pentru luarea de păcură și apă. La orele 3 după masă vasul trece vis-à-vis la Haidar-Pașa unde sunt îmbarcate 10 tone de păcură.

La orele 17 remorcherul este călăuzit de un pilot turc până la Buiuc-Dere. gata de a se îndrepta spre larg către țară.

Dar furtuna semnalată de „Institutul Meteorologic" împiedică plecarea, astfel că remorcherul rămâne la ancoră în așteptare.

Deabia a doua zi dimineata timpul permite continuarea drumului. Spre prânz vântul se întăreste din nou până la forta 8. dând bande mari.

Apa inundă vasul din toate părțile, ajungând până la mașini.

La 1.1.1948, către orele 1 pe un vânt năpraznic de nord, remorcherul trece prin fața Capului Caliacra.

Furtuna puternică, vântul continuu si vizibilitatea redusă creiază momente grele tocmai în preajma barajului.

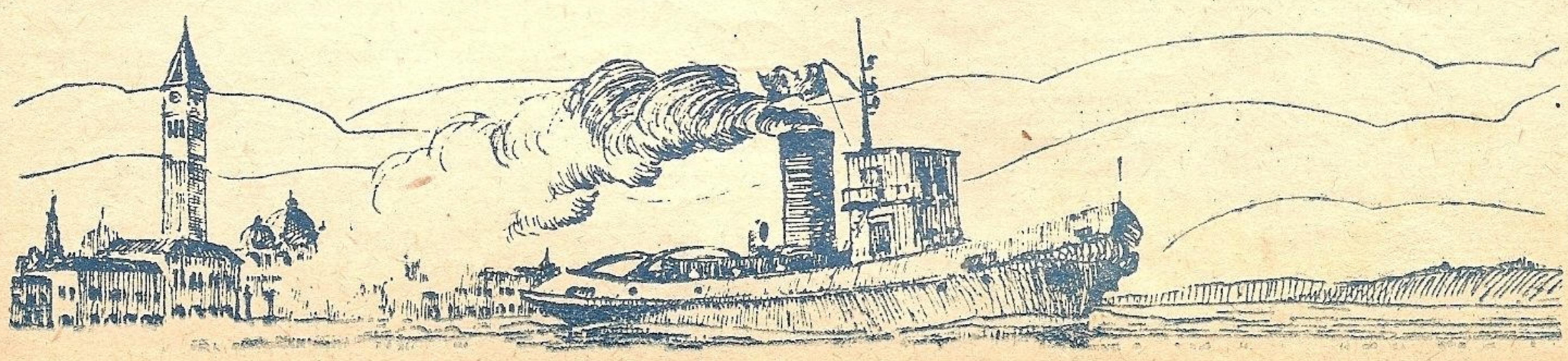
In fine către ora 4 începe să se zărească geamandura dela intrarea barajului.

Drumul se continuă cu precauțiune, până la 7 dimineața când la 200 metri în prova remorcherului apare farul dela intrarea în Constanța ; încă un sfert de oră și vasul acostează la cheu.

Echipajul este însfârșit liber.

Voiajul a fost greu, dar terminat în prima zi a anului apare ca un semn dătător de speranță pentru viitorul navigației democratice românești.

Coresp.



COLȚUL PESCARULUI AMATOR

Omida și furnicile

In căutarea de insecte noui, străbatem dealurile împădurite, cu urechea și ochiul atente la cea mai mică mișcare ; luăm văile dealungul, mă lungeam în iarbă, cu fața în jos, nemișcat ; așteptam, ascultam și priveam cu răbdare, insecta în mediul ei ; uneori o prindeam, alteori o reproduceam din memorie.

Urcând odată cu astfel de intenții un deal rotund, acoperit cu lăstăriș de sălcii și mesteacăn, am găsit o omidă. Nu era una obișnuită ; groasă și lungă, cât un deget, cu pielea netedă și catifelată, înfloria pe o ramură subțire, întregul mozaic al florilor noastre de câmp, Dormea pe o frunză, legănată de propria-i greutate.

Tocmai copiam în minte îmbinarea meșteșugită a colorilor, pentru o muscă năstrușnică, când, ruptă din visu-i de sbor, omida se rostogoli pe iarbă. Incercă cu grabă, neînțeleasă pentru mine să se aproie de lăstarul clătinat. Străbătuse distanța pe jumătate apoi, deodată se opri și se întoarce fulgerător pe spate : o furnică mare, roșie, se'ncleștase cu teribilele-i fălci, de catifeaua trupului uriaș. Nu departe, un mușuroi, cât o căciulă ciobănească, aștepta prada. Armatele, înștiințate prin t.f.f.-ul furnicesc, soseau din toate părțile, pe șosele săpate sub iarbă. Dela furnicar, patru astfel de străzi porneau înspre cele patru puncte cardinale ; drumuri mai mici le uneau meșteșugit, în felul pânzei de păianjen.

Biata omidă ! Atacată sălbatec, neslăbită o clipă de un inamic numeros și greu de apucat, se sbătea, se închircea și mușca dureros din soare. Lupta inegală ținu până seara. Omida copleșită, cu răni verzi pe tot corpul, se 'ntinse pentru somnul cel mare.

In timpul acestei încleștări, altă echipă de furnici zidari măriseră poarta cetății și odată cu amurgul, învinsul, purtat de învingători, luă drumul hambarelor de iarnă.

Am fost singurul martor al acestei tragedii *).

Tot la păstrăvi

Pescuitul păstrăvilor cu undița, prezinta mari greutăți, prin albiile apelor de munte, când acestea au malurile des acoperite de sălcii și goruni; adevărate garduri vii se unesc câteodată deasupra pârâului, formând tuneluri verzi, foarte răcoroase și pitorești, însă piedică la aruncatul mustei.

Uneori, sute de metri nu găsești nici o deschidere prietenească, care să-ți dea posibilitatea mânuirii undiței.

Stai prostit lângă mal, încântat de priveliște și nemulțumit că nu-ți poți desfășura îndemânarea pescărească, din închisoarea murmurătoare se aude, din când în când, plesnitul vesel al cozilor bătrâne ; căci în aceste bolți, bine apărate, păstrăvii și lipanii se adună ca într'o cetate a lor, unde, nederanjați de nimeni, sburdă și vâneză în voie.

Cunoșteam un colț al Crișului, unde apa se oprea, potolindu-se adâncă, la poalele unei stânci înalte de vreo zece metri. De pe malul opus, cu un șnur mai lung, se putea plesni musca, pe oglinda verde. In acest loc, am pierdut multe cârlige, în botul unui monstru lacom. Strune oricât de groase nu rezistau smucirilor pestelui.

Am pregătit atunci, un cârlig mare, legat de sârmă fumurie din oțel și într'o după amiază târzie, m'am dus astfel înarmat spre cotlonul apelor adânci. Soarele apusese. O lumină galbenă, blândă, adia pe undele odihnitoare. Aproape de suprafața apei fluturași albi, greoi, sburau domol, în cercuri mărunte. Dintr'un arin, trezit din somn, un liliac negru trecu, ciugulind fluturașii depe suprafața apei, ca dintr'o farfurie ușor tremurată. Trecea în sbor, ciugulea, se ridica o clipă, într'un joc de

*) *Impresionat de acest episod, sectorul poetic al pescarului din mine s'a apucat să-l zugrăvească și în versuri... Citiți-le și judecați și Dvs., cum e mai bine...*

O m i d a

In miez de zi, sus pe mlădiță nouă,
Departe de primejdii și vâltoare,
Dormea omida, mozaic și rouă
Și frunzele o legănau în soare.

Și'n somnul ei de tânără omidă,
Trecea prin slavă, fluture minune,
Purtând pufos dorinți de crizalidă,
Spre pajiști clătinate pe genune.

Și-atât de fraged aromea seninul
Și florile'mbiau atât de-aprins
Incât, în sboru-i alb, uitând destinul
Din leagăn și din vraje s'a desprins.

Ci jos, neîndurate'n hărnicii,
Furnicile necelitoare'n visuri,
Au prins-o'n drumul către veșnicii
Și luptă grea s'a'ncins la cruci de Crișuri.

Și-abia spre seară — spune cronicarul —
Când zările mustesc însângerate,
Strângându-și luptătoriii, furnicarul
Și-a coborît învinsul în cetate.

unghiuri ascuțite și revenea pentru a începe vânătoarea.

Priveam nemișcat această suveică vie, în țesătura neîntreruptă a unei pânze nevăzute. Nu eram însă singurul spectator. Din apa adâncă, monstrul flămând pândea, cu atenție, jocul. Când i-a venit bine a sărit, săgeată neagră, uriașă, a prins liliacul și după o bolboroseală înspumată s'a făcut liniște. Mici unde prelinse pe maluri mai aminteau întâmplarea.

La micile mele insecte, n'a mai sărit. Am legat atunci priponul de sârmă, cu o bucată sângerândă de carne în cârlig, de o salcie pletoasă. Și l-am lăsat în apă, în grija stelelor.

A doua zi dis de dimineață, am tras din apă un păstrăv uriaș, uitat de vreme. Era lung de ½ m. și cântărea 1.800 kgr. Avea o spinare violetă închis ; petele roșii întreceau în circonferință bobul de linte. Capul negru, purta o gură largă cu dinți deși și ascuțiți, în care ar fi încăput un pui de găină.

A fost cel mai frumos exemplar prins de mine în această regiune. Un adevărat fenomen al păstrăvilor...

Gheorghiță Păstrăvarul

Am văzut de mult un jurnal de cinematograf, în care un tânăr englez, cu mustață de vedetă, se preumbla pisicește pe malul Nilului și culegea într'o tolbă pui de crocodili — cât niște salamandre — abia eșiți din ouă.

Se oprea uneeori în fața câte unui crocodil, de câțiva metri, pe care-l surprindea adormit în soare, și-l lovea cu palma peste bot. Bestia căsca gura lacomă și tânărul nostru îi închidea botul plesnindu-l îndemânatec cu o mână deasupra și alta dedesubt și apoi îi lega isteț cu funii rezistente. După aceea își adormea victima „prin hipnoză" și o ambala, într'o cușcă special amenajată, pentru nu știu care parc zoologic.

Același tânăr, botezat romantic „aligator-boy" se urca apoi într'o barcă, condusă de un alt vânător pe lângă malul sterp al fluviului; crocodilii veșnic flămânzi, simțind prada dulce, săreau în apă. Aligator-boy-ul se arunca după ei. Ce se întâmpla în adânc nu se arăta. După un timp însă, originalul vânător eșia la suprafață cu monstrul în brațe, legat fedeleș și-l arunca, cu ajutorul tovarășului său, în barca încăpătoare.

Cât adevăr era în scena aceasta nu-mi dau seama, după cum nu pot preciza nici mărimea peștelui prins de regretatul Franklin Delano Roosvelt (după alt jurnal de cinema) la o partidă de pescuit. Este suficient și semnificativ faptul că, în spatele celor ce trăgeau, potîncnidu-se, din ocean un pește uriaș de câteva sute de kilograme, fostul președinte al Statelor-Unite a cărui bună credință și cinste se simțeau rușinate de reclama grosolană făcea semne prietenești de negație, arătând între degetele indicatoare ale mâinilor sale, mărimea reală a vânatului prins, care se pare nu depășea lungimea modestă a unei scrumbii obișnuite.

Am scris aceste rânduri gândindu-mă la prietenul meu, flăcăul Gheorghiță depe malul Crișului repede.

La Gheorghiță, ai cărui ochi albaștri, iscoditori și pricepuți, descopereau vânatul în adâncul apelor străvezii și cu o îndemânare surprinzătoare și egalată doar de aceea trâmbițată exagerare a aligator-boy-ului din jurnal — se afunda în ghiața înspumată a undelor pentru a eși modest — după câteva minute, cari ni se păreau o eternitate, cu câte un păstrăv în fiecare mână.

Ne-am cunoscut dealungul apelor și pasiunea comună pentru pescuit ne-a legat. Alegeam împreună locurile cele mai potrivite pentru acest sport, cu totul nou pentru mine. După o stâncă înaltă de granit, așezată pieptiș pe cursul Crișului, unde apele oprite, atingeau adâncimi de 7—8 metri, puteam privi isprăvile inedite ale lui Gheorghiță Păstrăvarul.

Afundat în apă se preumbla agale prin cristalul undelor înnegrite de unde adânci, agitând brațele lin, ca o meduză leneșă, de dimensiuni schimbătoare și contur tremurător. Se apropia de stânci usor, pe nesimțite, se depărta puțin, apoi cobora fulgerător, afundându-și mâinile în labirintul pietros săpat de ape.

Dacă-i scăpa vânatul, îl urmărea fără cruțare în grotele următoare și niciodată nu apărea la suprafață cu mâna goală. Incepuse această pescuire de mic ; întâi la ape mici, apoi, prin afundare, în șuvoaie din ce în ce mai repezi și mai adânci, pentru a-și desăvârși îndemânarea an cu an. Era de 18 primăveri, blond cu obrajii de fată sfioasă, bine legat, înalt și mlădios ca apa pe care o stăpânea îndrăgind-o.

Am încercat de multe ori să-l imit pe Gheorghiță în scufundări și vânătoare. Nu am reușit pentru motivul neînsemnat în aparență, dar foarte important în cazul de față : nu am isbutit să țin ochii deschiși în apă. Poate cu mai multă perseverență aș fi ajuns la un rezultat onorabil dar, ocupațiunile mele de mai târziu m'au îndepărtat de regiunea Crișurilor și de vrednicul Gheorghiță de a cărui soartă nu mai știu nimic de multă vreme.

Traian Ionescu
din Dir. Hidraulică P. C. A.

Din țepii „Ariciului de mare"

PREFERINȚĂ

Pentru un lup de mare pensionat
Ce vrea în elementul lui să fie,
Se caută casă; e de preferat
Să aibă mic balans și igrasie...

DIN DOUĂ RELE

Pe marea cea nestăpânită
El nu se turbură căci asta,
Ori cât ar fi ea de cumplită
Nu se compară cu nevasta.

IMPORTANȚA

De mândrie mai să moară
Fiindcă-i căpitan de vas...
Dar vaporu-i se măsoară
Cu lungimea unui pas.

Un nou remorcher Sovietic cu aburi

Revista politico-economică sovietică „Transportul fluvial" din Moscova, organ al Ministerului Flotei Fluviale din U. R. S. S., în primul ei număr din 1948, publică un studiu deosebit de interesant pentru toți cei ce urmăresc ultimile realizări din domeniul technico-naval, asupra unui nou remorcher sovietic cu aburi, pentru navigația pe Nipru.

Acest remorcher, care poartă numele „Academicianul Krâlov", având o putere de 400 C. P., posedă o mașină cu aburi cu distribuția prin supape și o căldare tubuloasă cu o suprafață de încălzire de 160 mp. și a fost aprobat ca prototip pentru o producție de vase în mare serie.

El prezintă interes fiind primul vas al planului cincinal de după războiu, și reprezintând o nouă treaptă a progresului technic în domeniul construcției de vase sovietice.

Probele generale de recepție ale acestui vas, au fost făcute de către Comisia de Stat pentru Recepție, compusă din reprezentanți ai Ministerului Flotei Fluviale, ai industriei constructoare de vase etc.

Principalele caracteristice.

Remorcherul „Academicianul Krâlov" este construit pentru a fi utilizat în condițiunile de navigație de pe Nipru.

Ținând seamă de condițiunile specifice de exploatare ale vaselor în acest bazin, încălzirea căldărilor se face cu antracit.

Aparatul propulsor este cu aburi de tiraj forțat fără preîncălzirea aerului.

Dispozitivul de remorcat este de tip Polernoe. (Cârligul de remorcă se poate roti fiind susținut de doi pontili și o traversă).

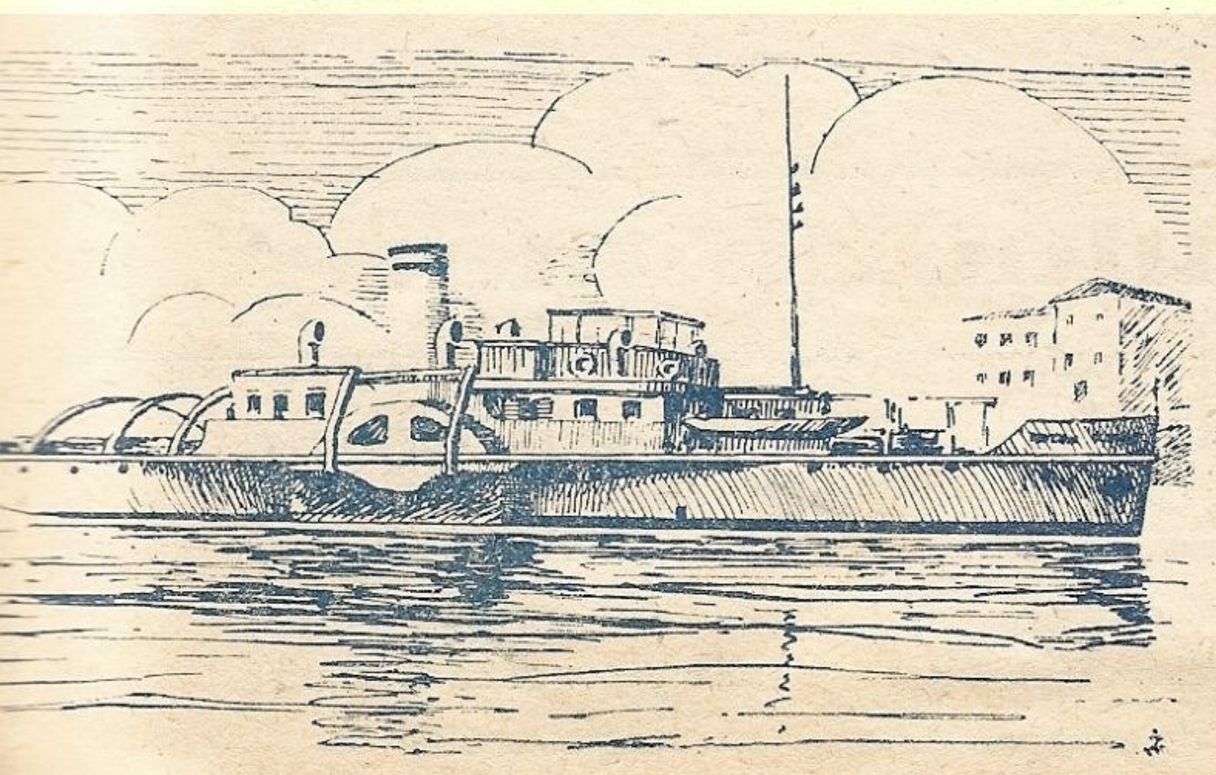
Sectorul de oscilație al cârmei este limitat la 90° față de planul diametral. In legătură cu aceasta este cu mult mărit sectorul cârmei și grătarul de deasupra acestuia.

La prova remorcherului, în fața comenzii, se află tenda demontabilă.

Coșul de fum este rabatabil spre tribord.

Barca de salvare este suspendată la grui în regiunea prova tribord.

Vasul este utilat cu un post de emisie-recepție prin radio.



Principalele dimensiuni ale remorcherului sunt:

Lungimea între perpendiculare	52,8 m.
Lungimea totală	47,9m.
Lățimea corpului la cuplul maestru	7,6 m.
Lățimea maximă în afara sbaturilor	17,5 m.
Inălțimea de construcție (la cuplu maestru)	2,4 m.
Pescajul mijlociu cu rezervă de combustibil de 10 tone (pentru cca. 24 ore)	0,88 m.
Inălțimea maximă, cu coșul	9,5 m.
Pescajul mijlociu cu o rezervă de combustibil de 50 tone (rezervă pentru 120 ore)	0,99 m.

Corpul vasului.

Corpul vasului este metalic, sudat dintr'o bucată, având o siluetă obișnuită și fiind construit din oțel, „S T 3".

Sistemul de construcție al corpului, spre deosebire de sistemul obișnuit al vaselor fluviale cu propulsie proprie de aceleași dimensiuni, este mixt; longitudinal — transversal.

După sistemul longitudinal sunt construite fundul și puntea vasului în partea mijlocie, având un număr minim de elemente transversale; bordurile în partea centrală și extremitățile sunt construite după sistemul obișnuit de construcție transversal cu intervalul dintre coaste de 600 mm.

Vasul sistem de construcție a îndreptățit întru totul scopul în care a fost ales, corpul vasului fiind mult mai rigid ca de obiceiu.

Astfel nu se transmit șocuri și vibrațiuni la extremități în cazul mersului înapoi, la rondou etc... care se simt de obiceiu la sistemul normal de construcție transviersal.

Folosind sistemul mixt de construcție al corpului prevăzut în proect, șantierul a construit un remorcher conform cerințelor tehnologiei moderne, aplicând montajul corpului pe transe compuse din secțiuni plane și de volum, incluzând un șir de mecanisme și utilaje.

Secțiunile forpicului și afterpicului s'au asamblat cu chila în sus prin sudură, apoi s'au răsturnat cu o macara (cu putere de ridicare de 18 tone) și s'au transportat astfel sudate la cala de construcție.

Pentru executarea secțiunilor dela extremități au fost confecționate modele de contur exterior speciale.

Cantitatea totală de secțiuni plane și de volum proectate după cerințele constructive au fost de 32 bucăți.

Pereții din lemn asupra structurei remorcherului și căptușala încăperilor au fost confecționați deasemenea tot în secțiuni întregi de către șantier și în această stare transportate pe cală.

Cu toate că metoda de asamblaj în serie a remorcherelor nu a fost încă aplicată de șantierul constructor și corpurile s'au montat pe două cale de către echipe de monteuri și sudori lucrând cu schimbul, totuși asamblarea corpului s'a făcut în timp minim.

Vasul s'a lansat în stare aproape de terminare având montate mecanismele și căldarea.

Amenajarea interioară.

Incăperile de locuit pentru echipajul remorcherului (24 oameni) sunt compuse din 10 cabine pentru câte o persoană și 8 cabine pentru 2 persoane și sunt dispuse în compartimentele de locuit dela prova și pupa.

Pentru comandant și mecanic sunt rezervate locuințe cu câte două cabine, deasupra sbaturilor.

In compartimentele de sub punte dela prova ale remorcherului, se găsesc : sufrageria, colțul Leninist și sala de lectură, iar în suprastructura prova stația de radiotelegrafie.

Deasupra sbaturilor se află situate : bucătăria, magazia de alimente, spălătorul, dușurile cu camera de descărcare, spălătoria și uscătoria de rufe, 3 toalete și magazia.

Toate încăperile de locuit de sub punte, încăperile dela suprastructură și puntea de comandă, brâul de acostare, dușumelele și panourile sunt din lemn de molift; scheletul de lemn al căptușelei, grătarele depe punte etc... sunt din lemn de brad.

In interior, încăperile sunt capitonate cu placaj de mesteacăn și de molift iar pereții exteriori ai cabinelor din jurul sbaturilor sunt căptușiți prin sistemul de îmbinare utilizat la vagoanele de cale ferată.

Spre deosebire de tipurile vechi de vase, remorcherul are de ambele părți ale cabinelor din jurul sbaturilor, terase.

Noul remorcher este mai bun și mai confortabil de cât toate celelalte remorchere construite mai înainte, atât din punct de vedere constructiv și al aspectului exterior cât și al confortului personalului.

In toate cabinele există dulapuri și oglinzi; paturile pentru personal sunt metalice cu plase pe arcuri.

Calitățile manevriere și de tracțiune ale remorcherului, cât și calitățile de viteză și caracteristicile sale energetice, consemnate în tabele și diagrame riguros întocmite în timpul problelor, au arătat că principalii indici ai remorcherului prototip, stabiliți prin proect, au fst practic realizați, iar unii dintre ei întrec chiar pe cei proectați, fiind vădit superiori celor ai vaselor construite anterior.

Recepționarea și proba generală a vasului au fost făcute de Comisia de Stat pentru recepție, care a decis să pună imediat în exploatare remorcherul cu aburi „Academicianul Krâlov", care constitue un bun model pentru construcția vaselor în cadrul planului cincinal.

prelucrat de

ING. NICULAE C. MIHAIL și

ING. T. BRATULESCU

Cu gândul la tine...

E prima scrisoare
Ce-ți scriu...
Plutim către soare-răsare
Cu velele pline,
Departe, pe mare,
Mereu mai departe,
Și totuși...
Atât sunt de-aproape de tine
Cu dorul,
Cu gândul,
Intruna...
Cu dorul
Ce crește în mine.
Cum crește
In larguri furtuna...
Cu gândul
Ce-aleargă săgeată
Trecând peste țări,
Peste mări,
Să-ți ducă o veste
Din funduri de zări...
Să-ți spună poveste
Din șoapte de vânt,
Din spumă de val,
De mine urzită,
Cuvânt cu cuvânt
Și-adusă spre mal
Când cerne'nserarea
Prin sită
Argint, pe cărarea
Tăiată de lună
Din zări pân'la tine...
. . . . . .
Și-acum... Noapte bună
Iubito !... Cu bine !....

P. S.

Când dorul ți-aduce scrisoarea
Să nu-l lași s'aștepte în prag,
Ci strânge-l în brațe
Cu drag...
Și chiar să-l săruți...
Pentru mine...

N. M.

Marinarii noștrii poartă pe apă năzuințele poporului către pace și socialism

Ce este clasarea navelor

şi care e rolul Societăţilor de Clasare

Numărul oamenilor cari își câștigă existența muncind în meserii legate strâns de mare și de vapoare, este destul de însemnat.

Intotdeauna, altădată ca și astăzi, oàmenii àceștià au dorit să cunoască starea și gradul de rezistentă al unei nave și în special al acelora destinate să nàvige pe mare.

Astfel, echipajele și pasagerii de o parte, cei cé închiriau un vas pentru a-și transporta mărfurile, sau Societăţile de asigurare pe de altă parte, toți aceștia se interesau în prealabil de gradul de siguranță pe care îl oferea nava aleasă, fie pentru îmbàrcàre, fie pentru transportul mărfurilor.

Pentru informarea tuturor acestora, s'au constituit încă de acum o sută și ceva de ani (1828) agenții, care aveau de scop să claseze vasele din punct de vedéré al solidarității lor, ținând rezultatul acestor clasări la dispoziția celor care doreau să afle câtă încredere se putea acorda unei nave, câtă siguranță prezenta eà într'un voiaj pe mare.

Simple oficii de informare la început, aceste agenții s'au desvoltat cu timpul în mod considerabil și, și-au extins în zilele noastre supravegherea asupra vaselor de pe întreg globul.

Societățile mai importante care se ocupă cu clasificarea navelor sunt, în ordinea vechimei, următoarele:

Bureau Veritas, societate fondată în anul 1828, este urmată de Lloyd's Register of British and foreign shipping, care se constituește în 1834.

Vin la rînd apoi, „The British Corporation", „Germanischer Lloyd", „Nederlandsche Verceniging van Assurdeuren", „Norsk Veritas", „Record of American and foreign shipping", „Registro Italiano", și, în sfârșit „Veritas Austro-Ungarice".

Primele două sunt cele mai vechi, cele mai importante și regisează în mod practic marina de comerț din aproape întreaga lume.

Felul cum ele sunt organizate și regulele după care se conduc, prezintă, deasemenea, multă analogie.

Regulamentele observate de toate celelalte societăți de clasare sunt asemănătoare acelora àle lui Bureàu Veritas și Lloyd Register. Singură, Societatea „The British Corporation" are reguli diverse după care se conduce.

Lloyd Register și Bureau Veritas, sau cum se obișnuește a li se spune mai pe scurt „Lloyd" și „Veritas", clasifică navele ținând seama de stareà în càre ele se prezintă și de soliditatea lor, dându-le după verificare, un calitativ, „o cotă".

Considerabila experiență practică bazată pe un mare număr de cazuri particulare, a permis acestor societăți să redacteze regulamente ce trebuiésc réspéctaté cu stricteță de toate vasele de comerț care dorésc să fié cotate de aceste societăți de clasare.

Pentru a obține „cota", vasul trebue să fie construit sub supravegherea inspectorilor și experților societății respective — cari sunt răspîndiți în toate porturile lumii — sau, să se fi respectat la construcția lui, regulele prevăzute în regulamentelé Societății.

Regulamentul Lloydului clasifică navele în două categorii:

— Nave de fier,

— Nave din lemn și nave tip composit.

(Yacht-urile sunt clasificate aparte).

Fie că vasul este din fier, din lemn sau de tip composit (osatura metalică și bordajul din lemn), dacă el a fost construit conform cu regulele impuse de societate, sau cu modificări aprobate de acesàta, el primeşte cota „100 A" și păstrează această cotă atât timp ctâ este găsit, la vizitele anuale, că prezintă o stare de suficientă siguranță.

Vasele ce nu satisfac exigențele vizitelor pot fi calificate cu cote inferioare, de exemplu „90 A".

Navele destinate navigației speciale, cum sunt navele de pescuit, cele ce navigă în mări restrânsé (și, în acest caz, marea este indicată: canàlul Bristol, Marea Irlandei, Marea Mânecei, Marmàrà, etc.), nàvele destinate transporturilor de lichide în vrac (vărsate), cum sunt tancurile, poartă toate, pe lângă cotă, mențiunea respectivă.

In sfârșit, acele vase cari au fost construite sub o supraveghere specială a experților Societății, poartă în registru un semn distinctiv (o cruce mică, neagră).

Deasemenea, mașinile și căldările vasului pentru a fi clasate în registru trebuie să fie construite sub supravegherea organelor Lloydul-ui și data certificatului eliberat, este transcrisă în registru cu mențiunea scrisă cu roșu: L.M.C. (Lloyd's Machinery Certificate).

Dacă mașinele sau căldările au fost refăcute din nou, tot sub supraveghere specială, acest fapt este menționat în registru, odată cu data noului certificat, notându-se cu N.E.B. (New Engines and Boilers).

Felul cum este echipat vasul, deasemenea, sé supune supravegherei și semnul acestui control este indicele 1 care se adaogă la cifra cotei.

Astfel un vas al cărui echipament este în stare bună se cotează cu „100 A 1". Dacă starea echipamentului nu este satisfăcătoare, cifra 1 se înlocuește cu o linie și vom avea „100 A —".

Pentru a-și păstra cota ce li s'a dat inițial, nàvele trebuie să se supună periodic la vizite speciale.

Prima vizită specială are loc după o perioadă de 4 ani dela data construcției și se numește vizite specială No. 1.

Vizita specială No. 2 are loc după trecerea a maximum 8 ani déla aceeaș dată, iar vizità speciàlă No. 3, are loc dupá ce au trecut cel mult 12 ani dela punerea în serviciu a navei. Această din urmă vizită este deosebit de riguroasă și dacă vasul își păstrează totuși

după această vizită cota (clasa), el pleacă pentru o nouă perioadă de 12 ani în care interval, se succed la răstimpurile mai sus specificate, cele trei vizite speciale.

Navele deestinate unei navigații special, se cotează simplu cu „A" și trebuie să se supună unor vizite mai dese, la fiecare trei ani (3, 6, 9 ani).

Mai mult, dacă este posibil, în fiecare an la intrareà vasului în bazin sec, acesta este vizitat de experții Lloydului din portul respectiv.

Pentru navele construite din lemn sau composit, simbolurile clasării sunt mai numeroase din cauza marei varietăți a lemnului ce se întrebuințează la construcție și din cauza deteriorării lui, care este diversă de aceea a fierului. La aceasta mai contribuie reparațiile care sunt mai delicate la nàvele de lémn, buloanele care cu timpul capătă jocuri, etc.

Un vas construit din lemn de teck de exemplu, este considrat ca bun pentru o perioadă de 16 ani, din lemn de brad, pentru 8 ani. Primul va primi cota „16 A 1", al doilea „8 A 1". La terminarea acestei perioade, cota expiră și navele pot lua o cotă mai joasă dacă corpul lor este încă în bună stare sau, dacă reparațiile la care a fost supus àu fost àpreciàte ca satisfăcătoare.

Pentru cotarea unui vas și situarea lui într'una din clasele registrului, Societatea percepe o taxă caré crește cu numărul de tone a vasului. De exemplu:

Pentru navele dela 250 la 500 tone se percepé o taxă de 3 L. Sterline.
Pentru navele dela 500 la 1000 tone se percepé o taxă de 4 L. Sterline.

și așa mai departe.

Deasemenea se percep taxe spécialé péntru notificarea în registru a certificatului L.M.C., certificat care oglindește starea mașinelor vasului. Aceste taxe cresc și ele cu creșterea numărului de cai putere a mașinéi.

In fine, pentru navele care se construesc sub supravegherea specială a inspectorilor Lloydului se plătesc taxe separate al càror quantum variază după tonajul vasului.. Ele sunt majorate cu 50% când este vorba de o supraveghere cu totul specială din partea agenților Societății și care se exercită, mai ales, la construcția vaselor destinate să transporte petrol, uleiuri în vrac, păcură, etc.

A doua societate tot atât de cunoscută ca și Lloyd's Register este Bureau Veritas și clasifică și ea navele în mai multe categorii, tipărind pentru fiecare categorie un regulament special. Astfel există un regulament Veritas pentru navele ce se coustruesc din fier, un altul pentru navele din lemn, pentru navele destinate navigației interioare, pentru yacht-urile de lemn, composit sau din fier și însfârșit pentru yacht-urile automobile.

Regulamentul referitor la construcția yachturilor automobile cuprinde și prescripții de observat la instalarea motoarelor cu explozie la bordul navelor de orice categorie.

Bureau-ul Veritas clasifică navele de fer în trei categorii, fiecare categorie fiind exprimată prin cifra I, II, sau III și o cotă : 3/3, 5/6, etc.

Categoria sau diviziunea în care este situat un vas este determinată de dimensiunile materialului care a intrat în construcția lui, (eșantionaj).

Cota exprimă starea în care se află nava: de exemplu cota 3/3 este dată vaselor în perfectă stare, cotele următoare acordându-se aceelor vase care prezintă o stare mai puțin satisfăcătoare.

Aceste simboluri de clasificare sunt complectate prin două numere variind între 1 și 3 și care determină separat : primul starea părților din lemn ale corpului vasului, al doilea, starea greementului, a lanțurilor, e ancorelor, a ambarcațiunilor și a celorlalte accesorii. Cifra 1 însemnă o stare foarte bună, cifrele 2 și 3 indică o stare mai puțin bună.

Navele la a càrora construcție s'au respectat regulele trasate de Societate sunt clasate în categoria I-a, în categoriile II și III clasnâdu-se acélea care prezintă un eșantionaj inferior celui prescris de regulament. In fine navelor construite sub supraveghere specială li se dă în registru un semn distinctiv (ca și la Lloyd Register).

Mașinile și căldările vaselor construite în aceleași condiții de supraveghere primesc aceiaș marcă.

După genul de navigație pe care nava este destinată s'o facă ea primește în registru una din următoarele litere :

I (interior) : nave destinate navigației pe canale și râuri, excluzând radele sau estuarele.

R (radă) : nave construite pentru serviciul în rade sau estuare.

D (drage: navele întrebuințate la dragaj.

F (pescuit) : nave destinate pescuitului.

P (mic cabotaj) : nave de tonaj mic pentru navigația între porturi puțin depărtate.

M (Mediterana sau Mâneca) : nâve destinate navigației pe Mediterană sau marea Mânecei.

Y (yachturi) : nave destinate navigației de plăcere.

G (mare cabotaj) : nave de minimum 70 tone destinate să navige între porturile Europei sau de-alungul coastelor altor continente.

A (Atlantic) : nave destinate navigației pe oceanul Atlantic, în mările Indiei, în Pacific — fără a dubla capul Horn — nici capul Bunei Speranțe. Pentru astfel de navigație tonajul brut al navei trebue să fie egal cu cel puțin 100 tone, iar navele cu aburi vor trebui să aibă bunkere suficiente pentru aprovizionarea cu combustibil permițându-le să traverseze Atlanticul.

L (lungă cursă) : nave destinate să navige pe toate mările globului. Pentru astfel de navigație ele vor trebui să aibe un tonaj brut egal cu cel puțin 250 tone, iar cele cu vapori un tonaj brut de minimum 900 tone.

Conținutul bunkerelor acestora din urmă trebue să fie suficient pentru a da vasului o rază de acțiune de cel puțin 3000 mile marine (5550 km.).

Odată acordată cota, pentru a și-o putea menține vasul trebue să se supună unor vizite speciale la următoarele specii :

Navele din categoria I-a la fiecare 4 ani ; cele clasate în a II-a și a III-a categorie la fiecare 3 ani. In afara acestor vizite speciale, navele mai sunt cercetate anual, procedându-se la vizitarea cocei în bazin sec, la vizitarea mașinilor și a căldărilor și în sfârsit la examinarea elicei și a arborelui port elice.

Navele din lemn sunt clasificate de Bureau-ul Veritas în acelaș mod ca și navele de fer și simbolurile reprezentând starea lor sunt același, cu singura deosebire că, pentru vasele construite din lemn, clasificarea în cele trei categorii (I, II, III) nu se mai face.

La expirarea termenului fixat,, cota inițial acordată va putea fi prelungită dacă nava se prezintă în bună stare, sau, în cazul contrar, i se va da o cotă inferioară.

Aceste vizite speciale la navele de lemn se fac din 3 în 3 ani, scoţându-se vasul în bazin sec.

Celelalte Societăţi de clasare a navelor, pe care le-am enumerat la început, am spus deja că au reguli analoage cu acelea ale Lloydului şi ale Bureau-ului Veritas. Singura Societatea „The British Corporation" are regulele sale speciale, neclasând decât vasele construite din fer, sistemul de clasare fiind bazat pe franc-bordul vasului.

Nu se poate încheia această scurtă trecere în revistă a Societăţilor de clasare şi a regulelor lor fără a aminti de Registrul U.R.S.S.

Şi în acest domeniu, marea Uniune a Republicilor Secialiste Sovietice, dacă nu a întrecut, s'a ţinut totuşi în pas cu ţările cu veche tradiţie marinărească. Registrul U.R.S.S., cu sediul central la Moscova (are un Inspectorat şi la noi în ţară la Bucureşti) şi experţi la fiecare din şantierele navale, care supraveghează construcţia navelor destinate U.R.S.S.

Regulamentul Registrului U.R.S.S. cuprinde o serie întreagă de reguli referitoare la construcţia navelor, serie mult mai complectă şi mai detailată decât acelea prevăzute de regulamentele celorlalte Societăţi de clasare despre care am vorbit mai sus.

Deasemenea, literatura tehnică navală a vecinilor noştri dela răsărit este de ovalore pe care puţini de la noi o cunosc şi ar constitui un mare câştig pentru tehnicienii noştrii, faptul că, o vom avea într'o zi, tradusă şi în limba noastră.

Deocamdată, constructorii noştri navali se familiarizează cu prescripţiunile Registrului U.R.S.S., executând construcţii pentru marele stat vecin şi prieten.

In curând sperăm, navele destinate Republicei Populare Române se vor construi deasemenea după normele Reg. U.R.S.S., renunţându-se la dispoziţiunile regulamentelor Veritas sau Lloyd cari, sunt mai puţin dedailate.

IONESCU VIRGIL
din P.C.A.-Constr. Navale

Cântecul Dunării

Din ceruri albastrul în ape
Coboară pe raze de soare
Şi Dunărea-l prinde şi-l poartă
Pe braţe departe în mare.

Iar vântul în valuri se joacă
Spre maluri aleargă cu ele
Şi'n urmă la ţărm îşi alege
Din spume, şirag de mărgele.

Când umbrele serii, fugare
Se'ntind peste undele albastre
Din vânt se'nfiripă un cântec...
E cântecul Dunării noastre.

El duce în lume o veste :
Triumf luminos al dreptăţii
Acelor trudiţi... o solie
A păcii şi a libertăţii.

ANA STOIA-Calafat

Din ţepii „Ariciului de mare"

S. O. S.

Făcut puţin scandal; pierdut vaporul
Mă aflu sechestrat, fără un ban ;
De încă n'a plecat, rog găsitorul
S'anunţe, ocolit, pe căpitan!

PRUDENT

Sătul de valuri schimbătoare
Şi viaţă veşnic în exod —
Preferă — Lupul meu de Mare
Să treacă apele... pe pod!

MARINĂREŞTI

Situând în timp isprăvile ciudate
Ce povesteşti, constat fără de voie
Că, de le-ai săvârşit chiar tu pe toate,
Eşti, cel puţin — un leat cu... Tata Noe !

Şantierul PCA – Giurgiu

INIŢIATIVE ŞI INOVAŢII IN MUNCĂ

In acest nou şantier ce este în continuă desvoltare, muncitorii şi technicienii, ca în atâtea locuri unde se munceşte la reconstrucţia ţării, se relevă o serie de iniţative ţi inovaţii, ce toate tind la îmbunătăţirea continuă a muncii şi a rezultatelor ce se obţin pentru mărirea producţiei.

Pe această linie se rânduește aportul adus de mecanicul ajutor al şantierului Naval Giurgiu, tov. Căpăţână Stan, care a făcut o matriţă cu care pentru prima dată la noi în ţară, s'a confecţionat un lanţ special „Gall" pentru transmisia telegrafelor de bord la vapor.

Fiind de-o bună calitate acest lanţ reprezintă totodată o apreciabilă economie faţă de vechiul sistem costând numai a şasea parte, dela 2.500 cât costa, aducerea din străinătate, la numai 400 lei, cât costă acesta făcut în aceste condiţiuni în ţară.

O îmbunătăţire asemănătoare s'a realizat şi la munca de ascuţire a pânzelor banzec şi ferăstraelor.

Acestea se făceau cu mâna necesitând timp şi neputându-se ascuţi decât câte una.

Această situaţie a fost îmbunătăţită de tâmplarul mecanic Geblescu Ion din acelaş Şantier care a inovat şi construit o maşină ce ascute în mod mecanic pânzele de banzec şi ferăstrae. Datorită acestui aparat s'a ajuns a se ascuţi mecanic 7—8 pânze în 8 ore.

Deasemenea tov. Stănculescu Dumitru, şef de atelier, a realizat o îmbunătăţire şi economie de material prin construirea unui cuptor de încălzire rapidă a niturilor.

In metoda de până acuma a încălzirii niturilor la forja de cox se cheltuia muît combustibil de acesta scump, ce era importat din străinătate, arzându-se tot odată niturile şi reuşindu-se a se încălzi la forjă în 8 ore un maximum de 400 nituri.

Utilizând păcura ce se găseşte la noi în ţară şi mai eftină decât coxul, cuptorul făcut pe lângă că nu mai arde niturile, dar poate da un randament mult mai mare, putând încălzi în 8 ore 9000 de nituri.

LUCRĂRI DE DRAGAJ PE DUNĂRE

In munca de curăţire a Şenalului navigabil, plin de epave din timpul războiului ce împiedică navigaţia, odată cu începerea sezonului bun din Aprilie şi Divizia de Dragaje Giurgiu din Direcţia Hidraulică P. C. A., şi-a intensificat activitatea.

Afectată acestor operaţiuni draga Saligny a executat lucrările de dragaj a braţului Smârda, unde lucrându-se cu două echipe s'au ranfluat 41.570 m. c. nisip.

Deasemeni lucrărilor de dragaj au mai fost afectate draga Borcea cu remorcherul Maria ce tot cu două echipe au ranfluat 29.920 m. c. nisip şi pietriş.

Lucrările continuă într'un ritm viu, conform planurilor de lucru a Diviziei de Dragaje Giurgiu, muncitorii şi technicienii de aici întrecându-se de a face din Giurgiu un port cât mai modern şi cu posibilităţ sporite de trafic.

MUNCA VOLUNTARĂ

Angajaţi în munca voluntară ce pretutindeni pulsează pe suprafaţa ţării, muncitorii şi technicienii P. C. A. din portul Giurgiu, au efectuat 3.900 ore de muncă voluntară.

Privind atât întreţinerea şi amenajarea portului Giurgiu cât şi repararea de vase avariate, această muncă a fost dusă cu bune rezultate.

Astfel pentru întreţinerea şi amenajarea portului în magazia Serviciului Hidraulic au fost aranjate 70 tone tablă laminată.

S'a descongestionat de pietriş, platforma B a Serviciului Hidraulic, depozitându-l în zona Ramadan şi s'a golit deasemeni în întregime curtea şantierului naval de cca. 20 vagoane, material fieros ce a fost transportată în curtea de halaj.

Deasemeni în jurul grădinii de zarzavat a Şantierului mai demult amenajată s'a construit un gard de lemn de 300 m. l.

Tot prin muncă voluntară cca. 100 vagoane de lemnărie diferită ce zăcea în apropierea şantierului, în completă părăsire, expus ploilor şi diverselor intemperii, a fost depozitată şi stivuită pe sorturi în magazia şantierului.

Pentru a se recreea în orele de odihnă muncitorii şi-au mai amenajat şi înfrumuseţat în curtea şantierului trei parcuri şi o grădină în faţa halei de construcţii navale.

Munca voluntară a muncitorilor şi technicienilor dela Giurgiu s'a îndreptat şi asupra măririi propriu zise a parcului de vase fluviale pentru îmbunătăţirea mijloacelor de transport pe apă, de care este atâta nevoie. Astfel s'a muncit la repunerea în circulaţie a o serie de vase ce fuseseră scufundate în timpul războiului şi apoi au fost ranfluate din apele Dunării.

S'a lucrat astfel la montarea maşinilor pe remorcherul Alba-Iulia lansat cu două luni în urmă. Deasemeni în această perioadă lucrări asemănătoare s'au efectuat la tancurile 55 şi Balhaş.

După cum se vede muncitorii şi technicienii dela P. C. A. Giurgiu se vede că continuă cu succes îmbunătăţirile şi inovaţiile în muncă, adăugându-se la cele relevate în numărul nostru anterior şi aceste arătate mai sus.

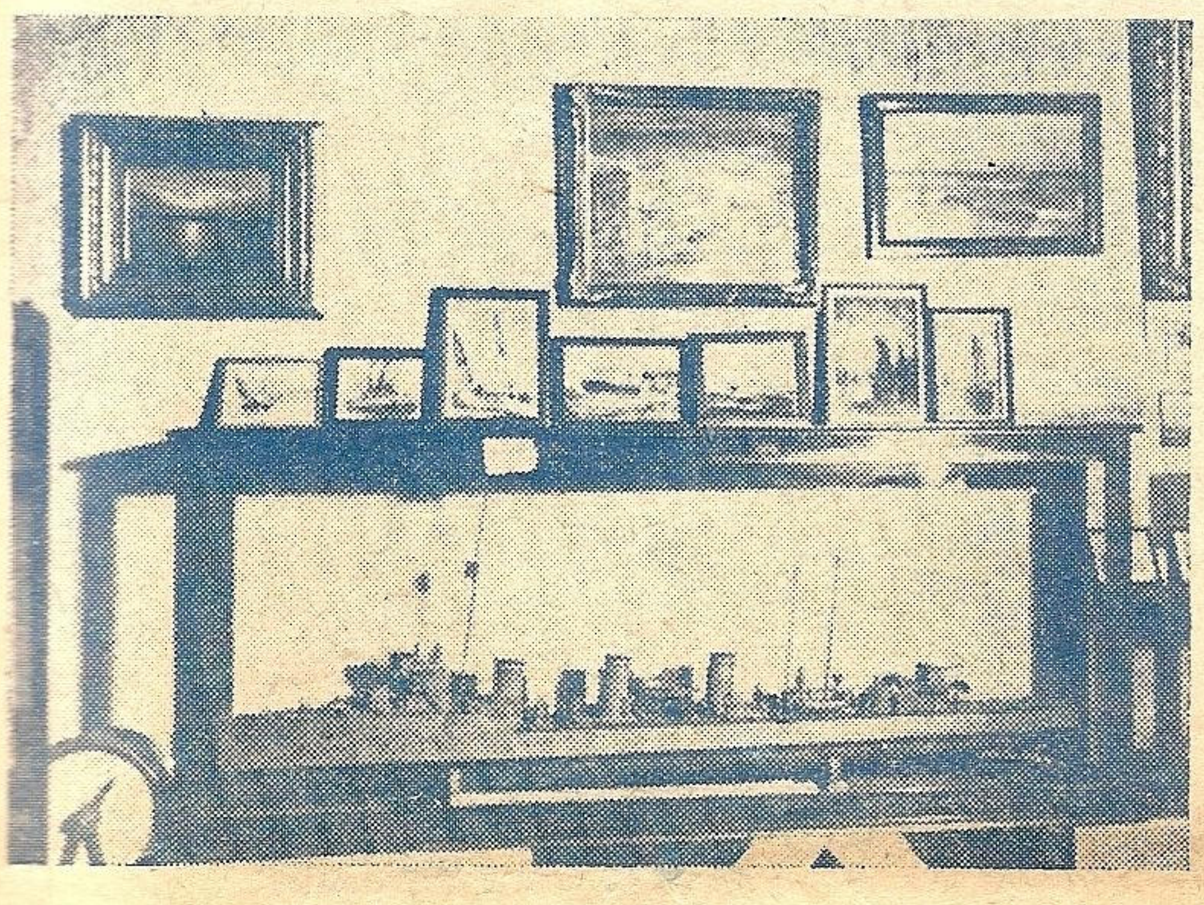
Toate acestea au fost posibile numai spiritului de iniţiativă de care au dat dovadă, disciplinei şi nouei concepţii despre muncă ce animă azi clasa noastră muncitoate.

Expoziția maritimă a Ligii Navale Române

Filiala Constanța

După șapte luni dela reînceperea activității, depășindu-se faza organizatorică inițială Liga Navală Română trece odată cu începerea sezonului cald, la realizări de teren, credincioasă menirii ei și suflului democratic ce o animă.

Muncă, eforturi și sacrificii unesc pe iubitorii de navigație



spre a sădi în masse un spirit marinăresc democratic și a face cunoscute problemele navigației și avantajele pentru colectivitate ce decurg din valorificarea apelor noastre.

Sarcina luată, este dusă la îndeplinire cu sprijinul Ministerului Comunicațiilor, al Ministerului Apărării Naționale, Administrației Porturilor și Comunicațiilor pe Apă (P. C. A.), Comandamentul Marinei Militare, Confederația Generală a Muncii, Soc. Sovromtransport și Direcția Marinei Comerciale (D. M. C.).

Ca și în organizare și toate realizările de până acum, harnica filială a Ligii Navale Constanța se situiază și de astă dată în frunte, demnă de cel mai mare port maritim al țării.

Astfel, odată cu 1 Mai, sărbătoarea oamenilor muncii de pretutindeni, pe linia generală a realizărilor și întrecerilor în muncă, filiala Constanța a organizat o interesantă expoziție închinată primului 1 Mai al Republicii Populare Române.

La sediul din Str. 23 August, în plin centru orașului, membrii Comisiei de conducere a Filialei primesc publicul ce se perindă din prima zi până la 10 seara.

Elevi, tineret, muncitori, funcționari, oameni în trecere prin Constanța și marinari depe vasele străine din port, afluiază neîncetat, sediul filialei dovedindu-se neîncăpător.

Dela intrare se remarcă o frumoasă pavoazare a sălii, deasemeni pereții de jurîmprejur plini de un impresionant număr de pictori, schițe și desene marine.

Alături de numele cunoscute ale lui Voinescu, Florian, Știubei, se rânduesc cele peste cincizeci de lucrări ale tinerilor amatori care s'au prezentat în număr mare la concursul public cu diverse premii, deschis de filială cu ocazia expoziției.

Atenția generală este deasemeni atrasă de machetele vaselor de răsboi și de comerț, frumos executate.

Aici bătrânul crucișetor, fost „Elisabeta" marcând trecutul, ca un predecesor greoi și demodat al vaselor moderne. Dincolo silueta elegantă cu prova ascuțită, de vas de viteză a distrugătorului „Mărășești", flancat ca de un frate mai mic de torpilorul „Smeul"; mai încolo remorcherul „Bicaz" având la pupa lui pe „Santa Maria". Vasele comerciale deasemeni sunt și ele reprezentate.

Un alt spațiu este rezervat prețioaselor instrumente de navigație auxiliarele nelipsite ale marinarului modern. Se pot vedea astfel sextantul, lochul, statiograful, barograful, termohidrograful, cronometrul, busola de barcă, echere, etc.

In colțuri cu postamentele lor, ca doi monștri masivi, stau vehcea busolă Peichel și noul tip Plath 9.

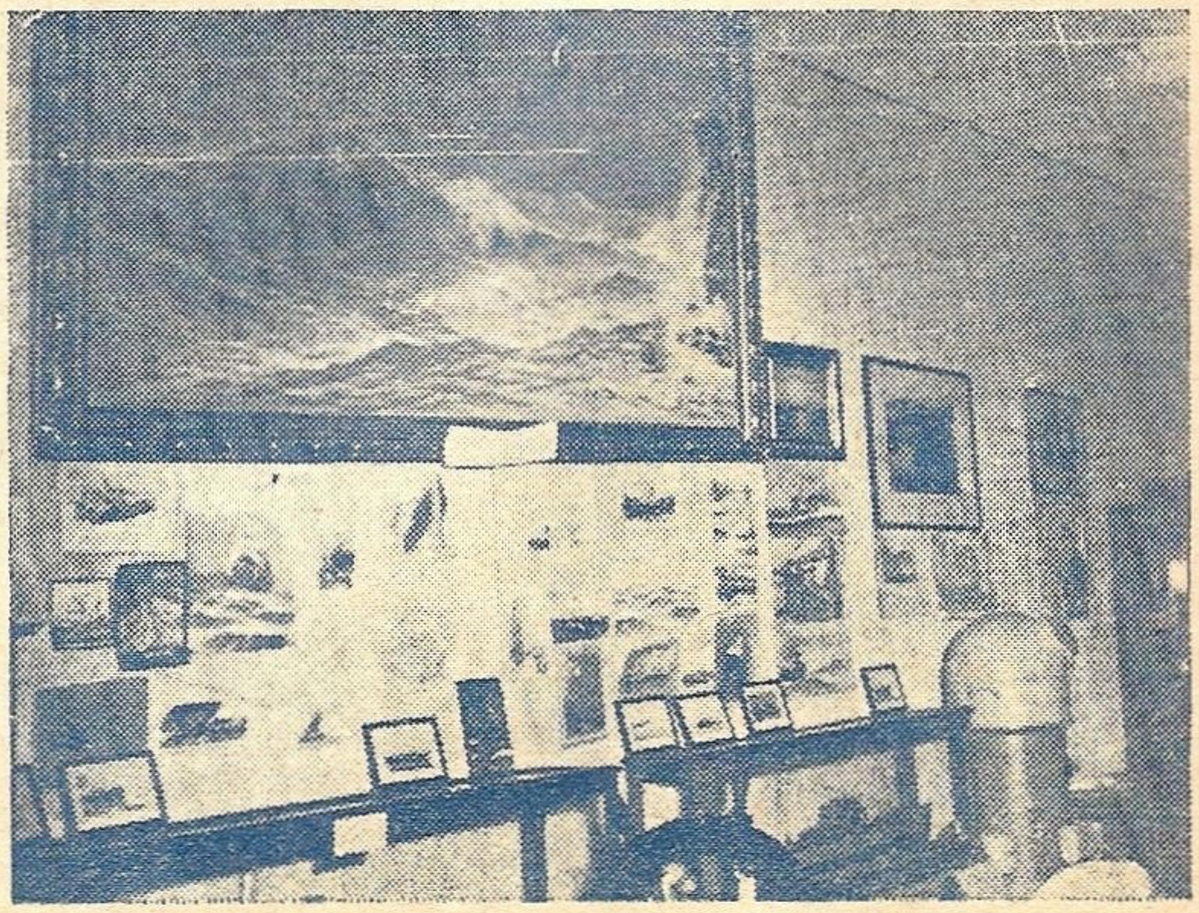
Ambarcațiunile ușoare au și ele locul lor. Cutere și Yole, barca de pescari lucrată minunat din ceramică, iar într'o vitrină încăpătoare de sticlă, atracția generală, nava cu vele cu trei catarge, lucrată în întregime din sticlă, alunecând pe valuri transparente din același material. Intre aceste feluri te obiecte se ridică un frumos far din bronz.

Individual sau în grupuri, vizitatorii se perindă neîncetat, privind cu interes punând întrebări și schimbând reflecții ce dovedesc cu prisosință frumosul rezultat propagandistic obținut de expoziție și necesitatea căreia îi corespunde o atare realizare.

Registrul deschis vizitatorilor la eșirea din expoziție pentru cei ce vor a scri impresiile, oglndește la fiecare pagină aceste lucruri :

„Obiectele, miniaturile și picturile ce reprezintă Marina Republicii Populare Române în această expoziție, trebue să fie un îndemn pentru tânăra noastră generație la muncă și la luptă pentru progresul întregului popor" scrie sindicalistul din artele grafice O. Zaharia.

Elevul Nicolae Cristea din cl. VII din Arad, orașul atât de

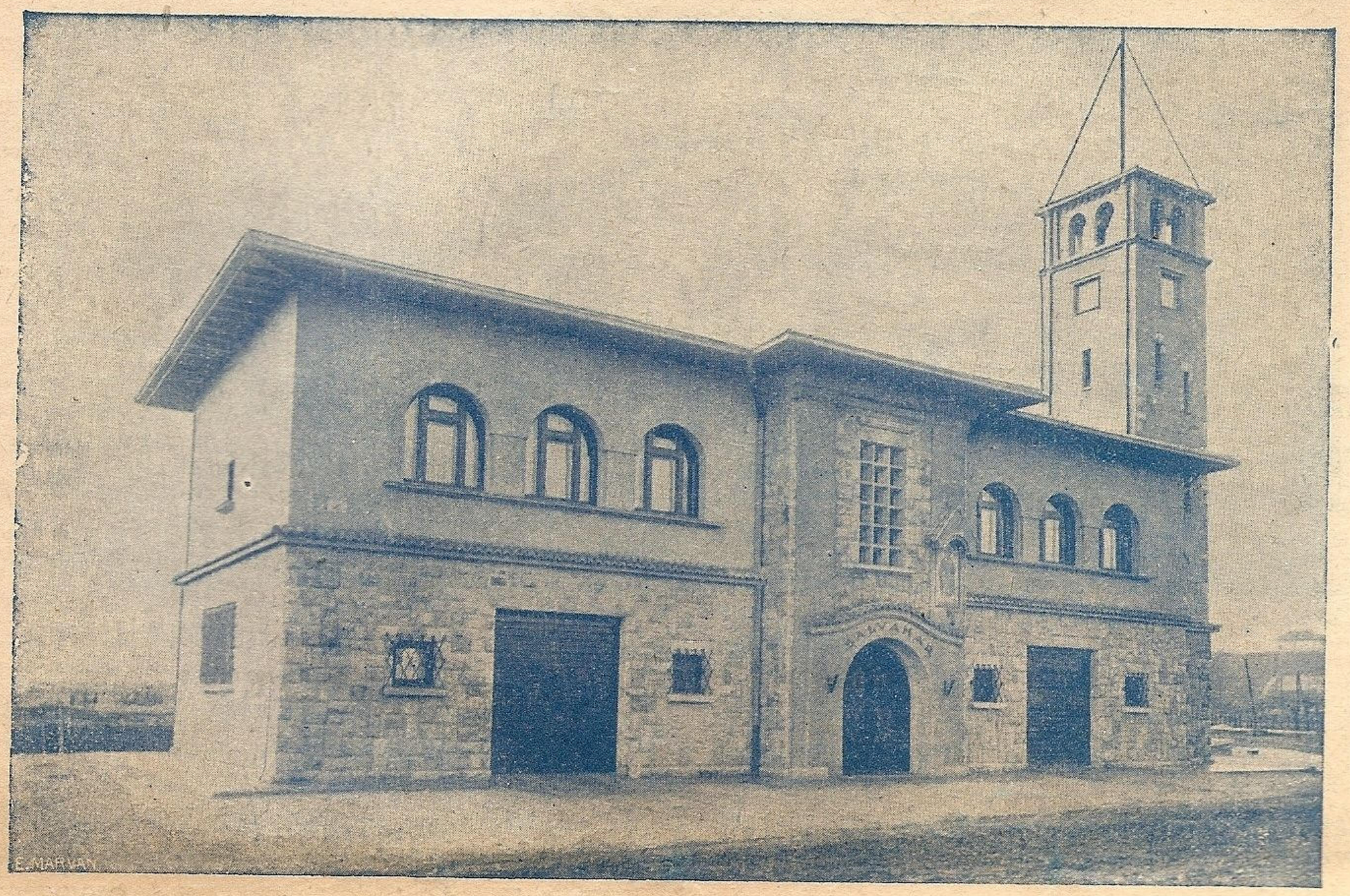


(Continuare în pag. 30)

PROBLEMA SALVĂRILOR DELA NAUFRAGIU ŞI INEC

Reorganizarea „SALVAMAR"-ului

Societatea pentru salvarea naufragiaţilor în apele româneşti



Primejdiile ce-i pândesc pe cei cari călătoresc pe ape şi'n special naufragiile, au stârnit de mult timp spaima şi compătimirea in sufletele oamenilor.

Cu mersul cvilizaţiei care treptat, treptat a înfrânt in egoismul primitiv au luat naştere şi organizaţiile de asistenţă socială maritimă.

Intâi în ţările cu coaste mai periculoase şi cu navigaţia frecventă, apoi şi'n celelalte ţări maritime au luat fiinţă instituţii de asistenţă în sarcina cărora cădea înfiinţarea ş întreţinerea staţiunilor de salvare, dotată cu ambarcaţiuni speciale şi încadrate cu marinari salvatori îndrăsneţi, încercaţi şi mai presus de toate, însufleţiţi de un înalt spirit de sacrificiu pentru salvarea semenului lor în primejdie.

Fondurile, în majoritatea cazurilor, sunt obţinute din contribuţiile benevole ale miilor şi chiar sutelor de mii de membri în unele ţări, donaţiilor şi taxelor de salvare percepute în unele porturi.

Societăţile de salvare a naufragiaţilor de pretutindeni sunt una din pildele luminoase ale solidarităţii omeneşti şi sarcina lor fiind împărţită între Stat şi marile masse ale cetăţenilor.

Astfel în U. R. S. S. exista o organizaţie de Stat, pentruca apoi să se reorganizeze sub forma de asociaţie, participând la ea mii şi mii de entuziaşti.

Suedia are un serviciu compus, Statul în colaborare cu iniţiativa particulară.

Acesta este şi principiul care a inspirat şi organizarea societăţii noastre de salvare „Salvamar", la înfiinţarea sa în 1933.

Aşezaţi la o mare reputată ca periculoasă şi cu o coastă nu mai puţin cunoscută prin primejdiile ei noi rămăsesem în urma altor ţări.

A trebuit să aibă loc, în iarna acelui an, tragicul naufragiu al tankului italian „Santoni" in gura portului Constanţa, cu grele pierderi omeneşti, pentru a sgudui opinia publică.

Prin lege s'a înfiinţat o taxă de salvare plătită de navele maritime intrând in porturile româneşti, proporţională cu tonajul lor.

O staţiune de salvare a luat fiinţă la Constanţa, înzestrată cu tot utilajul modern; alte staţiuni urmau să se organizeze în celelalte puncte ale coastei, pentru care se comandase în străinătate deja ambrcaţiunile necesare.

Ca o activitate colaterală, tot Salvamar-ul a organizat din 1934 până'n 1941, posturi de ajutor şi salvare la plăjile noastre maritime, salvând numeroase vieţi preţioase din ghiarele morţii.

Multe au fost deasemeni ocaziile în care acest serviciu, abia înfiripat şi încă insuficient de extins şi înzestrat şi-a arătat nelesitatea.

Vase de pescari, yachturi, hidroavioane, nave de emigranţi, pasagere au primit asistenţa gratuită şi neprecupeţită a bravelor echipaje a celor două şalupe de salvare româneşti.

Povestirea acestor acţiuni va lua loc poate odată în paginile acestei reviste, dar depăşeşte rostul acestei sumare cronici.

Destul că în cei şapte ani de activitate 246 persoane au fost scăpate dela înec iar la 817 li s'au dat ajutoare medicale urgente.

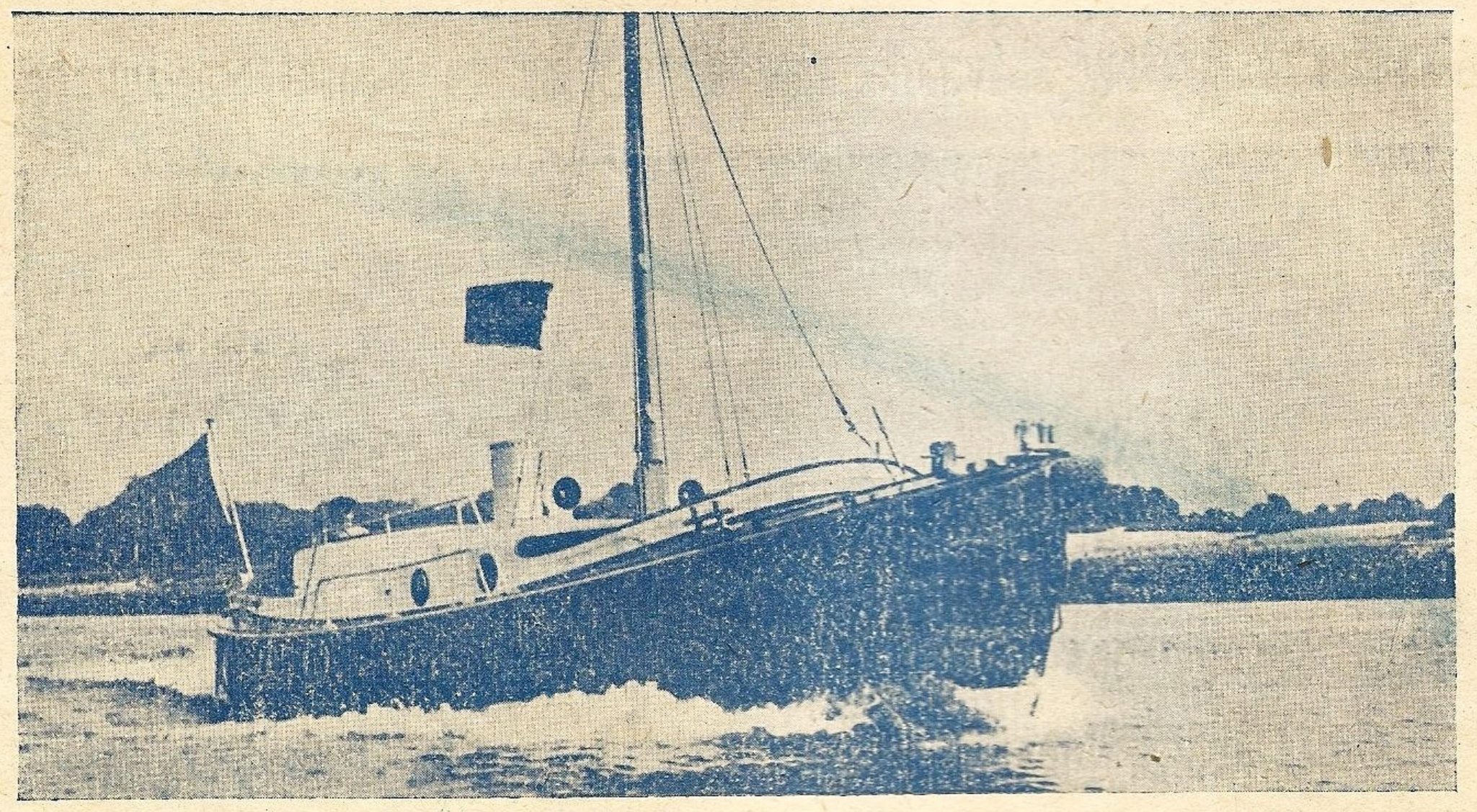
Războiul a încercat greu inventarul societăţii care în

mare parte s'a risipit; activitatea era stinsă și Salvamarul nu mai figura decât ca un nume fără conținut.

Opera de reclădire a țării nu putea să nu atingă cu suflul său reînviorător și acestă instituție de înaltă utili-

viciu; un post de salvare a fost amenajat provizoriu la Constanța până la reinstalarea în localul propriu.

Pentru vara acestui an, deși lipsită încă de mijloace apreciabile, societatea a făcut eforturi să organizeze din



Șalupa de salvare „Pescărușul".

tate maritimă, cu atât mai mult cu cât la riscurile de totdeauna a navigației pe coasta noastră s'au adăugat consecințele războiului. Nenumărate epave ale vaselor înecate dealungul coastei la fund mic de care mai ales pe timp rău se pot isbi vasele, barajele de mine, etc. Acum, odată cu reclădirea generală, navigația se intensifică dela un an la altul și plajele primesc mii de oameni la sezon.

Astfel în Ianuarie 1948, din inițiativa Ministerului Comunicațiilor, în capul societății s'a numit o Comisie Interimară de conducere prezidată de D-l Aurel Vijoli, Guvernatorul Băncii Naționale (Instituție ce încă din primele începuturi a fost o sprijinitoare necondiționată a Salvamar-ului), ajutat de Administratorul Delegat al Societății D-l Ing. Sabin Săceanu, Secretar General al Ministerului Comunicațiilor. D-l Comandor E. Săvulescu, Comandantul Marinei Militare și de reprezentanți ai P. C. A.-ului, Direcțiunii Marinei Comerciale, C. G. M. și Ligii Navale Române.

Roadele nouei activități au început să se simtă : șalupa de salvare „Pescărușul" avariată în timpul războiului și lipsită de tot inventarul său, a reintrat din nou în ser-

nou la plăjile noastre maritime, posturi de salvare și ajutor, cu concursul primăriilor respective.

Astfel deschiderea sezonului va găsi posturi de salvare, cu bărci, personal și aparatele necesare la : Mamaia, Constanța, Modern, Eforia (2 posturi), Mangalia.

Unul din posturile dela Eforia este destinat exclusiv coloniei de vară a Ministerului Sănătății unde în acest sezon vor veni 3.000 copii.

Pe celelalte plaje tot echipele de marinari salvatori ai Salvamar-ului vor veghea la siguranța miilor de muncitori, copii, funcționari cari vor veni să-și întărească trupul,, să-și odihnească mintea și să se recreeze după munca depusă până acum.

Un afiș conținând instrucțiuni de salvare dela înec a fost difuzat în întreaga țară. Proectele pentru viitor sunt mari și deși greutățile, îndeosebi materiale, sunt și ele mari, vor trebui totuși învinse prin eforturile conducerii și personalului Societății, ale organelor cărora li se solicită concursul și în deosebi de interesul ce-l va arăta nobilei misiuni a acestei instituții marile masse ale cetățenilor acestei țări.

Coresp.

(Urmare din pag. 28)

îndepărtat de mare, își mărturisește satisfacția și recunoștința în următoarele rânduri :

„In momentul când am intrat la această expoziție eram un vizitator absolut necunoscător al acestui domeniu. Când am ieșit parcă trăisem puțin din viața la bordul unei nave. Mulțumesc Ligii Navale Române ce mi-a dat prilejul să-mi îmbogățesc cunoștințele în interesantul și folositorul domeniu al navigației pe apă".

Deasemeni își arată gândurile și plugarul Burlan Mihai în rândurile : „Deși agricultor am vizitat expoziția rămânând impresionat de noutățile aflate care mi-au mărit cunoștințele".

Sunt prezente și rânduri ale marinarilor noștri cari sunt alături cu sufletul și munca la activitatea Ligii.

Astfel : „Urez prosperitate L. N. R. din R. P. R. și aduc cele mai vii mulțumiri conducătorilor și activiștilor care au știut să aducă această filială să fie prima pe țară". Semnează Romeo Drăgușin, comandant de cursă lungă.

Deasemeni nu lipsesc nici semnăturile marinarilor străini a-i vaselor din port și în special ale tovarășilor sovietici, cuvinte frumoase și încurajatoare la adresa micei dar inimoasei noastre marine.

Din toate cele arătate se poate desprinde o imagine de frumoasa realizare ce o constitue expoziția dela Constanța

Această realizare constitue un exemplu de suflet și muncă marinărească. Ea a fost posibilă datorită înțelegerii, sufletului și intensei activități depuse de activiștii și conducerea filialei Constanța în cap cu președintele N. Motrofan și Secretarul Filialei Lt. C-dor. Necula.

STROE BOTEZ

SINDICALE

Naţionalizările şi Sindicatele

de CONST. SPIREANU
Preşed. Uniunii Sindicatelor din porturi şi Transp.
Membru în Comisia Centrală L. N. R.

Uniunea Sindicatelor din Porturi şi Transporturi împreună cu toţi oamenii muncii din toate organizaţiile sindicale din R. P. R., salută cu entuziasm marele act al naţionalizării întreprinderilor industriale, miniere, bancare, asigurări şi transporturi.

Rezultat al luptei de decenii a clasei muncitoare, acest act revoluţionar vine să întărească regimul nostru de democraţie populară, care va întrebuinţa toate aceste ramuri pentru binele întregului popor şi nu ca până acum în avantajul unei minorităţi exploatatoare.

Fără o industrie grea puternică, fără o agricultură superioară, fără o bună exploatare minieră, un sistem de credit chibzuit şi fără transporturi bine organizate din punct de vedere cantitativ şi calitativ, nu puteam merge spre socialism în care am făcut primii paşi.

Naţionalizarea întăreşte deasemeni puterea politică a clasei muncitoare cucerită cu atâtea jertfe.

Deaceia azi e cazul a ne reaminti de zecile de ani de exploatare a cercurilor capitaliste străine şi naţionale, când toate bunurile ţării noastre — şi ele erau multe — erau la dispoziţia provocatorilor de războiu, pentru a-şi extinde dominaţia lor asupra popoarelor mai slabe.

Sunt aceiaşi duşmani ai omenirii ce luptă şi azi sub ameninţarea crizei economice de a provoca războaie pe spinarea proletariatului; dar nu se mai poate. Muncitorii din Franţa, Italia, Anglia, America, Belgia, etc. o dovedesc cu prisosinţă declanşând greve uriaşe contra reacţiunei internaţionale.

Cu toată opresiunea, speculaţiile şi manevrele, roata istoriei nu merge înapoi.

Pe aceste linii se rânduieşte şi la noi hotărîtorul pas al naţionalizărilor consacrat de noua constituţie şi înfăptuit acum.

Deaceea azi, odată cu materializarea acestui pas istoric privind înapoi rezultatele luptei clasei muncitoare, desprindem rolul jucat în câştigarea acestei victorii de mişcarea sindicală dela noi condusă de Partidul Muncitoresc Român.

Şi miile de membrii ai sindicatelor Uniunii Porturi şi Transporturi au a se opri cu atât mai mult asupra naţionalizării, întrucât ramura transporturilor este una din cele mai avantajate prin această reglementare...

Sutele de mbarcaţiuni ţinute ani la şir pe maluri de armatorii particulari vor fi reparate şi redate circulaţiei. De aici posibilitatea utilizării mâinii de lucru disponibile, o îmbunătăţire generală a transporturilor şi o eftenire a preţului mărfurilor, ce în ultimă analiză va influenţa îmbunătăţirea traiului marilor masse muncitoare.

Şi îmbunătăţirea aceasta îşi are realizarea şi în intrarea în patrimoniul colectivităţii şi a şantierelor navale speculate atâtea decenii de capitalul particular.

Astfel pe calea şantierelor şi pe acea a repunerii în circulaţie şi a exploatării chibzuite a vaselor existente, ramura transporturilor şi viaţa muncitorilor ce îşi câştigă existenţa în ea, apare ca una din marile beneficiare ale hotărîtorului pas al naţionalizării, ce a fost primit cu o adâncă satisfacţie de lumea muncitoare şi întregul popor.

Aceste adevăruri stabilite, oamenii muncii sindicalizaţi în ramura transporturilor îşi iau angajamentul ca şi până acum, de a desăvârşi aceste cuceriri.

Spiritul luptei de clasă dovedit până azi de oamenii muncii din transporturi le vor oţeli şi mai mult puterile spre a nu rămâne în urma celorlalte sectoare profesionale.

Munca pentru ameliorarea instalaţiilor portuare, a desvoltării transporturilor pe mare, Dunăre şi celelalte ape va trebui desvoltată şi îmbunătăţită.

Aceasta este legământul pe care îl fac muncitorii din Uniunea Sindicatelor din Porturi şi Transporturi, azi când guvernul poporului şi-a făcut datoria şi a pus la îndemâna masselor aceste bunuri şi mijloace de producţie, pentru ridicarea generală a standardului de viaţă.

Astfel pentru întărirea tinerii Republici Populare Române, pentru continuarea drumului păcii şi înţelegerii cu toate popoarele democratice, oamenii muncii din transporturi vor şti să-şi întărească puterile pentru desăvârşirea Societăţii Socialiste, în care va dispare atât spectrul războiului cât şi exploatarea omului de către semenul său.

BULETINUL UNIUNII SINDICATELOR DIN PORTURI ŞI TRANSPORTURI No. 5—6.

Ultimul număr al acestui buletin, în continuă ameliorare faţă de numerele precedente tinde a răspunde din ce în ce mai bine scopurilor pentru care a fost scos.

După directivele C. G. M.-ului şi sub directa îngrijire a Comitetului executiv al Uniunii Sindicatelor din Porturi şi Transporturi, el prelucrează materialul precizat de realizările regimului de democraţie populară al R. P. R.-ului, dezbate interesante probleme de specialitate şi profesionale, arată

linia sindicală de urmat, realizări din străinătate și în special din U. R. S. S. patria Socialismului și relevând aspecte din munca sindicatelor Uniunii este unul din mijloacele de legătură dintre ele.

Luat în totul buletinul prezintă o bună armă pusă la îndemâna muncitorimei sindicalizate din această ramură profesională, pentru ridicarea nivelului intelectual și politic, pentru ridicarea simțului de răspundere a fiecărui muncitor în parte, pentru întărirea regimului de democrație populară instaurat la noi și a tinerii noastre Republici Populare.

Găsim astfel în acest număr, editorialul Comitetului executiv al Uniunii privitor la naționalizarea întreprinderilor industriale, miniere, bancare, de asigurare și de transporturi, expus pe larg adresându-se muncitorilor, cărora le revine o sarcină esențială, de consolidare și întărire a acestei mari victorii, repurtată de clasa muncitoare.

Pe o aceeaș linie se situează și articolul privitor la reducerea datoriilor de răsboi de către U. R. S. S., dovadă nouă de sinceră prietenie și înțelegere din partea marei vecine și prietene dela răsărit.

Despabeterea problemelor specifice ale acestei ramuri ocupă un loc important prin articolele privind : „Desvoltarea navigabilizării râurilor interioare ale României", „Ameliorarea condițiilor de locuit a echipajelor la bordul vaselor", „Consolidarea malurilor Dunării", „Vase cu propulsie Diesel-electric", etc.

Din afara granițelor țării este expusă documentat după N. N. Mihailov, problema „Transporturile în U. R. S. S.".

Cuprinsul buletinului este întregit de actualități sindicale cu ședința Comitetului Central al Uniunii Sindicatelor din Porturi și Transporturi ținută la București la sfârșitul lunii Mai crt., precum și de diferite realizări ale diferitelor Sindicate ale Uniunii, din restul țării.

In ansamblul lui acest număr al Buletinului se prezintă în sensibilă ameliorare față de precedentele. Marcăm cu satisfacție acest lucru, întrucât prevederile făcute în numărul anterior al revistei noastre, se adeverse și speranțele puse nu au fost desmințite.

Pentru acest efort și rezultatele care au început să se întrevadă atât Comitetul executiv cât și colectivul redacțional al publicației merită toate încurajările.

BARCĂ SCOASĂ LA SUPRAFAȚĂ PRIN MUNCĂ VOLUNTARĂ.

Secția marinari din Sindicatul P. C. A. Constanța, printr'o echipă formată din 8 oameni cuprinzând scafandri, mecanici și marinari, muncind voluntar au scos la suprafața mării, o șalupă cu două motoare scufundată în bazinul Portului Constanța, lângă docul plutitor, de către hoardele hitleriste în retragere.

După repararea ei, ea va mări numărul de ambarcațiuni mici ale portului ce sunt atât de necesare.

Acest elan și efort în muncă conștientă fac cinste întregei muncitorimi conștiente și în special marinarilor.

DECORAREA DELA SINDICATUL P. C. A. — GIURGIU.

In numărul precedent al Publicației noastre ne-am ocupat pe larg de inovația în muncă adusă de motoristul STOENESCU CONSTANTIN dela Șantierul Naval Giurgiu care a inventat și construit un aparat de tăiat piloții de lemn sub apă.

Aparatul a fost de mare folos tocmai în perioada de mărire și amenajare a noului șantier dela Giurgiu ce se găsește în plină desvoltare.

Răsplata nu s'a lăsat mult așteptată. Motoristul Stoenescu C. pentru munca, inventivitatea și abnegația sa a fost decorat cu „Ordinul Muncii" cl. III.

STRANDUL P. C. A. - BUCUREȘTI.

Prin cele peste 4.000 ore de muncă voluntară prestate de funcționarii Direcțiunei Generale P. C. A. din București, a fost amenajat la Lacul Floreasca un frumos strand, loc de odihnă și recreație după munca prestată în birouri.

Terenuri, nivelări, terenuri de sport, plantații, debarcader, împrejmuire, instalații și clădiri s'au ridicat frumoase, din pământ prin munca funcționarilor, de toate gradele, înfrățiți odată mai mult prin acest elan ce a cuprins întreaga țară pe vastul șantier al reconstrucției.

Această realizare face cinste atât Sindicatului P. C. A.-București cât și instituției ce și-a dat în această împrejurare cel mai prețios concurs.

Din țepii „Ariciului de mare"

EREDITATE

Cum, din dragoste adâncă,
Fiu al mării se socoate —
Precum bate mare'n stâncă —
Dă și el în... cine poate!

ANALOGIE

Precum pe ceață și furtună
Umblă nebun după un far,
La fel în port pe vreme bună
Se dirijează spre... pahar.

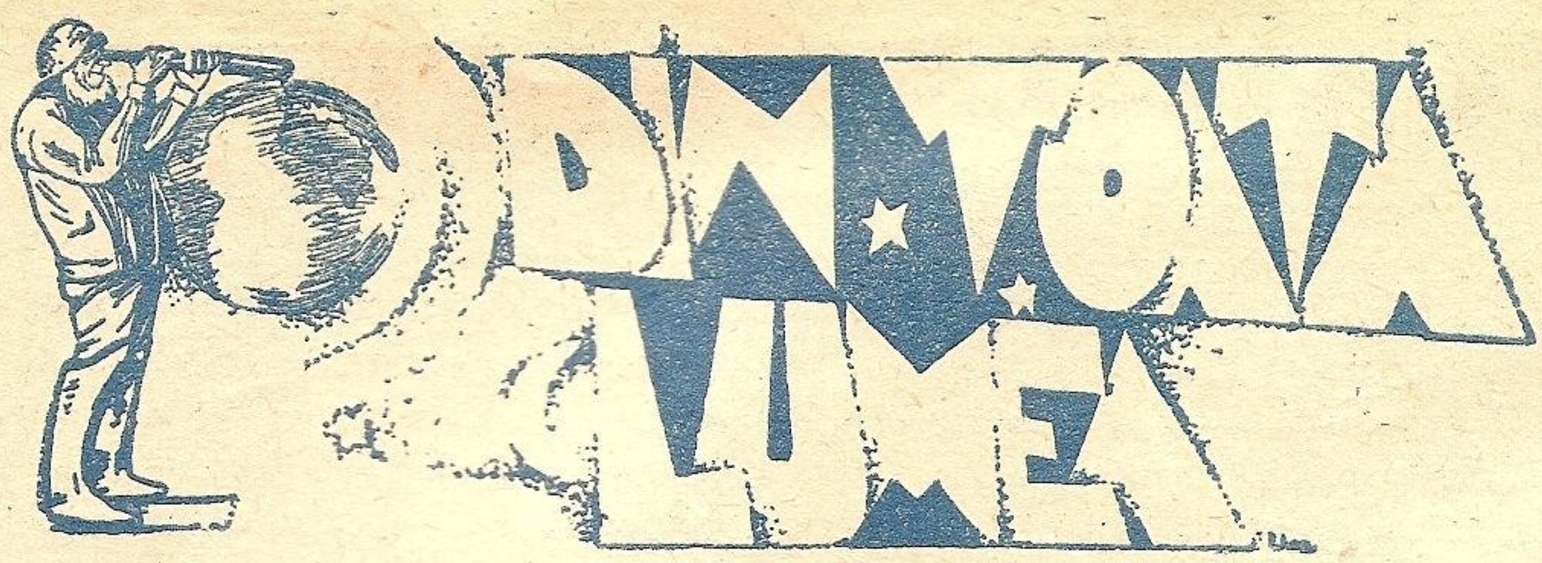
NOVICE

Cu înotul nu se bate;
Dar recordul nu îi scapă,
Fiindcă, nici un alt confrate
N'a'nghițit atâta apă!

EXPLICAȚIE

(pentru cazul D-lui Comandant X)

Dacă în urma lui suspină
Atâtea fete, cu amar
Singură marea e de vină
Că-l fură dela țărmuri iar.



După o sesiune de mai multe săptămâni „Conferința internațională pentru ocrotirea vieței umane pe mare“ și-a încheiat de curând lucrările la Londra. A luat parte și România, printre cele 27 națiuni participante.

Noua „Convenție pentru ocrotirea vieței umane pe mare”, rezultatul conferinței, va înlocui vechea convenție din 1929 cu începere dela 1 Ianuarie 1951. In mod sumar, stipulațiunile nouei convenții sunt următoarele: au fost introduse prescripțiuni pentru prevenirea incendiilor. Normele pentru compartimentajul etanș al vaselor au rămas în general neschimbate. S'au fixat regule noui pentru înzestrarea vaselor cu bărci de salvare cu motor și alte mijloace cu propulsiune mecanică.

De asemenea s'au fixat reguli pentru ținerea de exerciții cu bărcile de salvare. Toate vasele de pasageri și de marfă peste 1600 tone registru brut trebuie să fie înzestrate cu telegrafie fără fir și sunt obligate să mențină un serviciu de ascultare permanent. Vasele de marfă între 500 și 1600 tone registru brut vor fi echipate cu radiotelefonie. Toate vasele peste 1600 tone registru brut, vor avea aparate de radiogoniometrie. Se dau prescripțiuni pentru caricurile de explosive și de cereale în vrac. In fine conferința a revizuit regulamentul pentru prevenirea abordajelor pe mare.

●

Dintre toate canalele maritime, Canalul Panama este cel mai nou. Concepția și începerea construcției lui se datoresc lui Ferdinand de Lesseps, inginerul francez care a construit și Canalul de Suez.

Spre deosebire de Canalul de Suez, Canalul Panama are ecluze, un desavantaj serios din punct de vedere militar și economic. Ecluzele sunt de dimensiuni uriașe și au fost pe deplin suficiente până în perioada actuală ținând cont chiar de desvoltarea probabilă a parcurilor flotante.

Această desvoltare însă a progresat cu pași mai repezi decât se putea prevedea și azi ecluzele nu mai sunt în măsură să ingăduie trecerea celor mai mari unități existente. In consecință au fost luate în studiu noui planuri pentru mărirea ecluzelor și chiar propuneri pentru construireo unui nou canal care să corespundă nevoilor actuale și viitoare.

La începutul anului curent marina comercială poloneză cuprinde un număr de 45 vase de mare cu un total de 160.000 tone registru.

Conform planurilor stabilite, flota urmează a fi sporită cu 50 unități până în anul 1953. Din acest spor, 3 vase se află în construcție în Anglia, alte 4 vor fi achiziționate din străinătate, iar restul de 43 vase urmează a fi construite în Polonia dintre care 18 vapoare, 11 vase cu motor și 14 remorchere. In cursul primăverii anului curent șantierul naval din portul Gdansk urma să puie pe cală primul vas dintr'o serie de 6 unități cu o capacitate de încărcare de 2540 tone metrice.

●

In cursul lunii Ianuarie 1948 Polonia a luat în exploatare portul Darlowo, cunoscut mai înainte sub numele de Ruegenwalde din Pomerania de Vest. Portul este destinat în primul rând exportului de cărbuni și poate adăposti 5 sau 6 vase cu un pescaj până la 4,50 m. care încarcă simultan.

●

O avarie destul de frecventă vaselor în general este pierderea elicelor. Vasele comerciale și în special tipul Liberty, deiȚn din acest punct de vedere un record care desigur nu este demn de invidiat.

Astfel în cursul anului 1947, 56 de vase și-au pierdut elicele, din cari 39 sunt de tipul Liberty, adică aproape 70%. Deasemenea, primele luni ale anului curent totalizează 21 vase, cu cazuri de pierderi de elici, din care tipul Liberty deține 50% adică 10 vase.

●

Până în prezent peștele din calele vaselor de pescuit era descărcat cu lopata. Procedeul cerea și un timp îndelungat, astfel încât peștele se învechea și în afară de aceasta era avariat de muchia tăioasă a lopeții. De aceea o fabrică de conserve de pește din America de Nord a introdus descărcarea peștelui printr'un furtun special cu căptușeală de cauciuc moale. Prin acest furtun amestecul de apă și pește este aspirat, iar căptușeala moale împiedică lovirea și vătămarea peștelui.

METACENTRU

CARȚI ȘI REVISTE

PETROLIERUL „DERBENT" de Iurie Krâmov, Editura Cartea Rusă.

Despre romanul lui Krâmov s'a scris și s'au spus multe până acum, dar oricât s'ar scrie și s'ar spune totuși nu s'ar putea evidenția adevărata valoare a acestei lucrări. E bine însă ca marea massă a cetitorilor să fie orientată măcar, asupra esenței și mai ales asupra rolului educativ al romanului. Socotim ca fiind de datoria noastră, a Ligii Navale Române în special, de a proceda la o analiză de orientare, pentrucă „Petrolierul Derbent" este un episod din viața marinarilor și apoi, pentrucă prezintă un aspect nou, progresist și consiructiv al acestei vieți marinărești, diformată și murdărită până acum de reprezentanții unei literaturi decadente, a unui spirit de generală descompunere morală și însfârșit a unui fals romantism dăunător propășirii ocupațiunilor legate de apă.

„Petrolierul Derbent" este un roman de o factură cu totul nouă, corespunzătoare unei ideologii noi, înfățișând un moment din evoluția unei societăți noi, valabil nu numai pentru Uniunea Sovietică, dar pentru oricare din Statele care s'au angajat pe drumul luminos al socialismului.

Romanul este totodată, un episod din viața marinarilor depe petrolierele Mării Caspice, un episod din viața oamenilor sovietici, un aspect al procesului de formare a societății socialiste, un aspect al drumului spre victorie deschis oamenilor muncii și însfârșit este și o lămurire, un exemplu și un imbold pentru orice om angrenat în ritmul nou al vieții

*

Iată acum, în câteva imagini și idei, filmul și fondul ideologic al „Petrolierului Derbent".

Intr'o noapte, la stația de T. F. F. a Serviciului de Transporturi a Mării Caspice, din Baku, radiotelegrafistul de serviciu Arsenie Trumov și funcționara Musia Belețcaia, recepționează apelul desperat S. O. S. al petrolierului „Uzbekistan" pe bordul căruia a isbucnit un incendiu. Petroilerul „Derbent" care îl remorca, tăiase parâma de remorcă și se depărta în noapte. Toate stațiunile dela uscat și navele din largul Caspicei sunt alarmate.

Apoi, o serie de radiograme anunță că „Derbent" se întoarce și înfruntând orice risc salvează echipajul „Uzbekistanului" nu mult înainte de scufundarea acestuia.

Explicarea curioasei comportări a lui „Derbent", care după cea mai lașă atitudine ce o poate manifesta un echipaj, demonstrează un eroism desăvârșit, este tălmăcită de cele opt capitole ale romanului; Conflictul rezidă în contradicțiile opuse de două mentalități distincte: deoparte cea învechită și egoistă, plină de lașitate și de încetineală, de rezistență la progres și înoiri, mentalitate a unei lumi care agonizează și de cealaltă parte, mentalitatea nouă, sănătoasă, plină de entuziasm, de dorință de muncă, de curaj, altruism și dorință de progres și perfecționare.

Krâmov ne zugrăvește pe rând situațiile și oamenii care le creiază, ajungând apoi la desnodământul simplu, neforțat al victoriei mentalității noi constructive și progresiste. Eroul principal al romanului este Alexandru Ivanovici Basov a cărui puternică personalitate domină întregul conflict; Mecanic de șantier și om de partid complet format, Basov este, treptat, treptat izolat de cercul colaboratorilor și șefilor săi pentru ideile îndrăsnețe pe care le propune în legătură cu organizarea muncii și perfecționarea mijloacelor, pentru insistența cu care sprijină aceste idei, pentru tenacitatea cu care muncește, pentru modul cinstit și deschis în care înțelege să-și susțină proectele peste intrigile și neînțelegerea unei majorități cu vederi strâmte și egoiste. Izolarea lui Basov culminează cu ambarcarea acestuia ca șef mecanic pe petrolierul nou lansat „Derbent". Până și soția sa, Musia Belețcaia, departe de al înțelege, îi condamnă atitudinea și aproape provoacă o ruptură între ei chiar în ajunul plecării la ambarcare a lui Basov.

Deceptionat acesta după ce rătăcește pe cheu o noapte întreagă se prezintă la noul post căruia îi va consacra toată energia și afecțiunea de care este capabil. La bord însă situația este aproape mai rea ca în uzină. Comandntul Evghenie Stepanovici Kutasov este un om slab, persecutat de teama răspunderii, complet izolat de echipaj, aflat sub înrăurirea nefastă a primului secund, Kasatski, un om abil, cult și inteligent însă ambițios, intrigant și rău. Al doilea secund Alavdin e un om șters, incapabil să determine o atitudine subordonaților săi și se comportă ca un funcționar de birou. Șeful de echipaj Dogalio, un bătrân marinar e destul de bine intenționat dar nu are suficientă forță de a antrena și pe alții pe drumul pe care de abia îl poate ține el. Mecanicul Mustafa Husein, un tânăr puternic și entuziast, e stânjenit în bunele sale intenții de viciul beției căruia de fapt îi datora mutarea disciplinară în Caspica. Radiotelegrafistul Volodia Macarov și electricianul Kotelnikov sunt elemente admirabile din toate punctele de vedere dar sunt lipsiți de simț practic și se izolează în cercul lor de comsomoliști, mulțumindu-se numai de faptul că ei își fac datoria. Restul echipajului este compus din oameni cari își duc viața la întâmplare unindu-se și depărtându-se, după evenimente, oameni cari ar putea face ceva remarcabil poate, dar le lipsește convingerea și stăruința. Singurul mai rău este marinarul Hrulev a cărui înclinare spre intrigă și conspirație îl separă de restul echipajului și îl apropie de secundul Kasatski.

După reflecțiile chiar ale mecanicului Husein, întreg echipajul petrolierului „Derbent" pare „o adunătură" iar viața în acest mediu nesănătos i se pare un infern.

Comisarul politic Bredis, bolnav de ftizie nu este capabil să domine situația și să aducă scânteia transformării acestui nucleu de societate pe care îl formează echipajul „Derbent"-ului.

Odată cu fiecare escală, cu fiecare cursă, petrolierul își creiază un renume de batjocură printre echipajele navelor Mării Caspice. Câțiva din oamenii buni încep să se gândească la dezertare.

In această situație, disprețul manifestat pe față de echipajul petrolierului „Agamali" la o întâlnire în largul mării, dă ocazia mecanicului șef Basov de a arunca sămânța sănătoasă a dorului de muncă și de reabilitate, concretizat în ideia unei întreceri cu „Agamali", petrolierul situat în fruntea clasamentului muncii de îndeplinire al planului transporturilor. Ideia prinde atât de bine în mintea oamenilor, încât, treptat, treptat, sub conducerea lui Bredis, apoi a lui Basov ajutat de Husein, tot echipajul se însuflețește încât „Derbent"-ul isbutește să-și recupere deficiențele, să-l ajungă pe

„Agamali" apoi să se plaseze în fruntea tuturor petrolierelor. Singurii oameni cari rămân în afara acestui proces de transformare sunt Comandantul Kutasov și secundul Kastaski, care împărtășindu-și păcatele, se asociază chiar, pentru a rezista curentului de înoire dela bord, dar totodată de a profita de renumele petrolierului pentru ameliorarea situației lor în ochii direcțiunii.

In aceste împrejurări survine catastrofa „Uzbekistanului" navigând la remorca lui „Derbent" din cauza unui defect la mașini. In momentul declarării incendiului erau de cart pe punte secundul Kasatski și marinarul Hrulev. Acționând în nota caracterului lor ticălos, ei se grăbesc să tae parâma de remorcă și să scoată petrolierul din raza periculoasă a incendiului. Husein însă, dela mașini, își dă seama de părăsirea remorcei și eșind pe punte constată fapta lașă a secundului. Imediat dă alarma și îndată după aceia Basov, sprijinit de întregul echipaj ia conducerea petrolierului, se întoarce în apropierea navei incendiate și înfruntând orice pericol, bărcile de salvare ale Derbentului isbutesc să pescuiască echipajul „Uzbekistanului". Petrolierul incendiat se scufundă, iar Derbent ducând la bord răniții își continuă cursa și sosește în port unde este ovaționat de mulțimea adunată pe cheu.

Ca un simbol al recunoașterii justeții cauzei lui Basov, ca o răsplată a tuturor necazurilor îndurate, Musia Belețcaia, soția lui îl întâmpină plină de dragoste și de înțelegere de astă dată, prevestind victoria ideilor sale.

Dar, „Derbentul" nu rămâne în port decât timpul necesar încărcării. Apoi echipajul însuflețit pornește din nou în cursă, cu forțe noi câștigate dintr'o mare bătălie. Ce mai contează acum sforțarea ce o vor face pentru a se întrece cu „Agamali" ?

*

Acesta este „Petrolierul Derbent", un model de reprezentare realistă pozitivă, o lucrare cu un înalt potențial educativ pentru oameni de toate vârstele și din toate sectoarele muncii.

Romanul lui Krâmov se dovedește astfel o lecție de corectitudine și conștiință omenească, fără exagerări, fără fraze sforăitoare, fără situații căutate. Oamenii zugrăviți de Krâmov sunt oameni obișnuiți, vorbele lor sunt clare și simple, atitudinea lor e sinceră și hotărîtă, sentimentele afectate sunt normale fiecărui tip prezentat și însfârșit evenimentele care creiază cadrul epic sunt deasemeni obișnuite, reale, nu create forțat pentru soluționarea diverselor crize, după obiceiul scriitorilor decadenți.

Intreg conținutul lucrării lui Krâmov clocotește de entuziasm tineresc, de dorință de muncă productivă în interesul colectivității sovietice, de solidaritate, altruism și abnegație. Toate calitățile „omului nou" ca rezultat al educației socialiste se oglindesc în atitudinile eroilor, cari câștigă victorios „întrecerea" lichidând contradicția între cele două mentalități aflate astăzi în luptă în toate domeniile activității omenești.

Și acum ca încheere, un cuvânt de laudă editurii „Cartea Rusă" atât pentru fericita alegere făcută cu editarea romanului „Petrolierul Derbent", cât și pentru condițiile technice în care s'a realizat lucrarea. S'au produs totuși și câteva greșeli și anume :

Traducătorii I. Brumă și A Leonte deși au reușit o excelentă tălmăcire, nu au întrebuințat corect unii din termeni marinărești, desigur datorită lipsei unui dicționar technic de specialitate, lipsă care se simte din ce în ce mai mult în toate traducerile și pe care Comandamentul Marinei Militare, Ministerul Comunicațiilor (Serv. Maritim) și Liga Navală, și-au luat obligația să o soluționeze.

Deasemeni, coperta, datorită lui Molnar, cuprinde câteva greșeli de compoziție, datorită necunoașterii navelor și mediului marin în general.

Dar toate greșelile sunt remediabile, iar greșeli nu fac decât acei cari nu muncesc...

Nr. 2, AVIAȚIA. Revista Aviația, organ oficial al Direcției Generale a Aviației Civile din Ministerul Comuncațiilor, și-a fixat în opinia publică un nume frumos.

Creată pentru a promova și dirija interesul pentru aviație, care este azi o problemă de bază pentru exsitența națiunilor civilizate, revista Aviația răspunde la una din imperioasele necesități ale timpului nostru. Inițiativa Aviației Cvile tinde a desfășura o intensă propagandă pentru pătrunderea ideilor aviatice în sânul masselor largi populare dela orașe și sate.

Fără îndoială, determinată de acelaș imperios motiv și C. G. M. a inițiat organizarea câte unui centru aeronautic pe lângă fiecare consiliu județean sindical, iar Federația Aeronautică Română din O. S. P. nu-și precupețește eforturile pentru a da un nou impuls de viață și un teren mult mai larg de afirmare a masselor populare în noua mișcare aviatică pregătind-o în spiritul acestei pedagogii democrate.

Revista Aviația tinde să ducă la bun sfârșit aceste misiuni.

Cele două numere apărute demonstrează că redacția a înțeles în bună măsură care trebue să fie cuprinsul unei reviste de popularizare aviatică, problemele care trebuesc îmbrățișate, ce aspecte ale technicei sborului trebuesc scoase în relief, într'un stil simplu, viu, convingător, pentru ca ideile să poată deveni un bun public.

Amintim în parte problemele desbătute în primul și al doilea număr pentru a se vedea diversitatea lor : Aviația, problemă de stat, Destinul sborului omenesc, Aviația pe temelii noui, Pionerii aviației sovietice conduc în clasamentul mondial, Planorismul în preistorie, Propulsia prin reacție, Aviația și problemele de bază ale sportului popular român, U. R .S. S. patria aviației, Ce este zidul sonic, și cum poate fi străbătut, Colaborare aeronautică, Sportul baloanelor libere, ș. a.

In afară de aceste articole, materialul informativ este susținut de noutăți aeromodeliste și planoriste.

Vedem în revista Aviația un instrument de propagandă a ideilor aviatice și așteptăm ca viitoarele numere să fie din ce în ce mai bune. Colectivul de redacție dovedește o justă orientare în problemele aviației, simț critic și perspectivă.

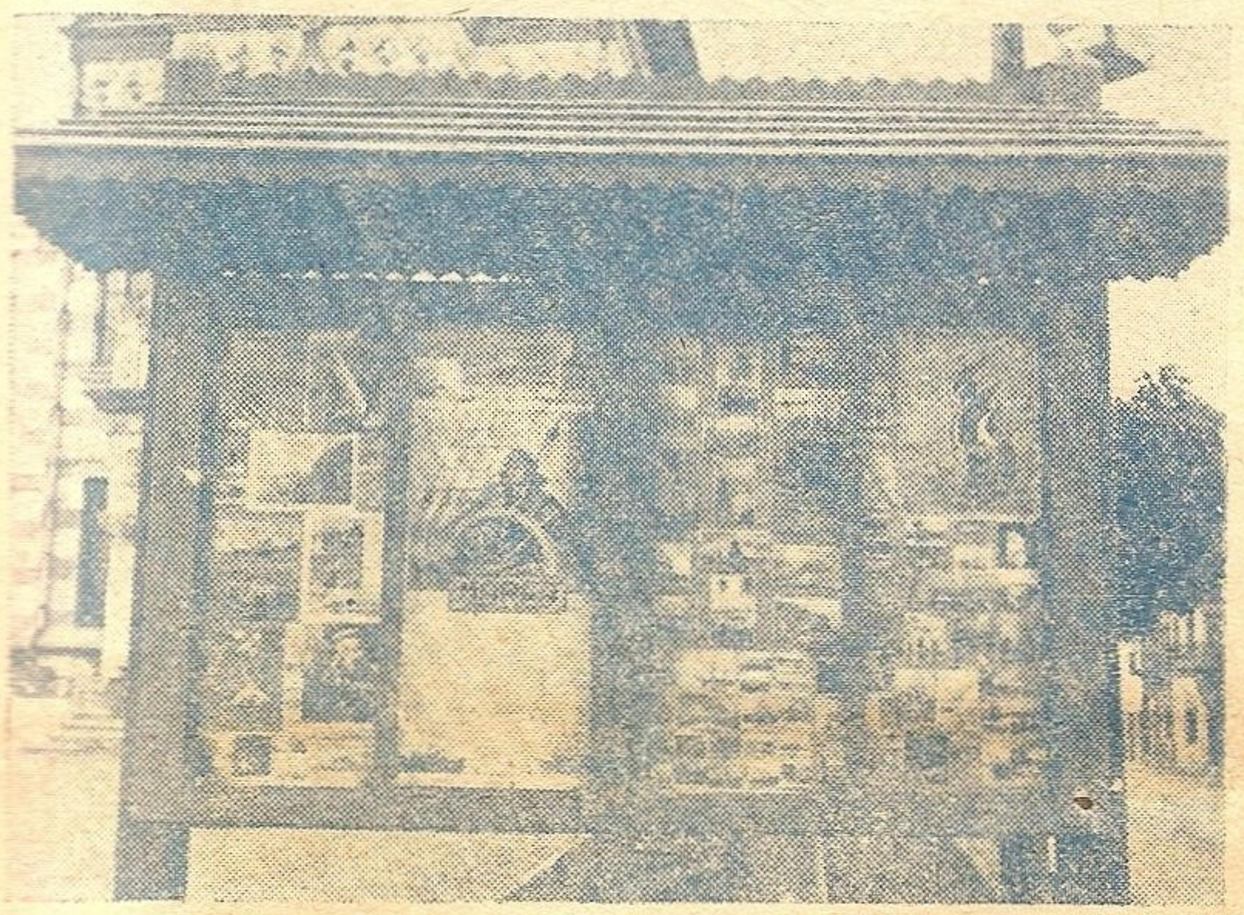
DIN VIAŢA FILIALELOR

Activitatea Ligii Navale Române este susţinută intens în mijlocul maselor populare din aproape întreaga ţară prin eforturile comisiilor şi activiştilor din filialele L. N. R.

Rezultatele practice ale acestor eforturi nu întârzie să se vadă, dovedind astfel dragostea cu care sunt privite pretutindeni problemele şi manifestările în legătură cu apelle noastre.

Participarea unui număr cât mai mare de membri, pentru realizarea scopurilor urmărite de Liga Navală Română, dovedeşte că filialele şi-au înţeles misiunea, aducând pe lângă contribuţia activităţii lor, iniţiative lăudabile şi o fructuoasă colaborare cu organizaţiile de massă din localitate.

FILIALA CONSTANŢA desfăşoară o prodigioasă activitate de propagandă şi manifestări, în cadrul unui plan de lucru bine întocmit şi susţinut..



Ziarul de stradă al Filialei L. N. R. Constanţa.

Numărul membrilor acestei filiale a ajuns la aproape 1.500.

In altă parte a revistei relatăm aspectele unei manifestări a acestei filiale, întâmpinată cu deosebit entuziasm şi încununată de un succes deplin.

FILIALA GIURGIU şi-a ales noua Comisie Interimară compusă din :

Preşedinte : Cpt. Cdor. Uceanu C., Cdt. Flotilei de Dragaj.
Vicepreşed.: Insp. Dobre Ilie, cpt. Portului.
Secretar : Aldea Tudorache, Secret. Sind. Marin. Comerciali.
Membri : Tănăsescu Ion, Resp. Res. Organizatoric.
Boţoacă I.
Plăianu A.
Papurcu I.
Omete D.
Mstr. Milit. Voiculescu I.
Asp. Babalâc, Resp. Res. Cult., propagandă, sport.
Colaru N.
Kastel Francisc
Cpt. Marinescu V.
Lt. Col. Stanciu Emil
D-ra Brătan.
Rădulescu Gh.
Ing. Tomescu
Ing. Scurţescu, Resp. Res. Adm. Financiar.
Perşoiu I.
Cernea Aneta.
Caloianu V.
Giurcici Ştefan.

FILIALA MĂCIN activează cu următoarea Comisie Interimară :

Preşedinte: Boeru Stelian,, judecător.
Vicepreşed.: Plopeanu Gogancea A., judecător, Resp. Res. Cult., Sport.
Vicepreşed. de onoare: Stoian Ion, pretor.
Secretar : Breazu Gh., Avocat.
Membri : Seitan Stelian, Cpt. Port. Resp. Rtes. Organizatoric.
Gorun Vasile, Resp. Res. Adm. Financiar.
Osman Abdulah, învăţător.

FILIALA CERNAVODĂ a înfiinţat în cadrul Secţiei Sportive echipa de football L. N. R. care activează din luna Aprilie a. c.

Deasemenea această filială s'a manifestat până în prezent organizând un festival artistic şi o conferinţă în Palatul Administrativ local.

FILIALA TIMIŞOARA a constituit la 15 Aprilie a. c. Asociaţia sportivă L. N. R. cu următorul comitet :

Preşedinte : Radu Petre, ajutor de primar.
Vicepreşed. : Gheorghiu Gh., Secret. Sind. Port. Transp.
Secretar : Despot Eftimie, funcţionar I. E. T.
Casier : Rădulescu C-tin, aj. Cpt. port.
Conduc. sport. Beraru Zoltan.
Membri : Lt. Dârvărescu Ion
Barany Samuel.
Răuşean Herman.
Racoviţă.
Denhof.

obţinând un club care urmează a fi amenajat pentru practicarea sporturilor nautice şi utilizarea ambarcaţiunilor primite spre folosinţă.

Iniţiativa L. N. R. de a reînfiinţa noi filiale a fost susţinută cu multă energie atât de Sindicatul Unit al Salariaţilor din Transporturi cât şi de corespondenţii locali şi instituţii. Astfel în ultmele două luni, trei filiale au uat fiinţă, reorganizate pe baze noi democratice.

FILIALA SIBIU constituită a 10 Mai a. c. cu următoarea Comisie Interimară :

Preşedinte : Stoian Aurel.
Vicereşed.: Gheneş Ştefan.
Secretar : Leoşteanu Dumitru.
Membri : Tarcău Elena.
Boveanu Ion.
Col. Stănescu Dan.

FILIALA BACĂU constituită la 5 Iunie a. c. cu următorul comitet de iniţiativă :

Gh. Terente, Prefectul judeţului.
Gh. Niţă, primar.
Maria Mocanu.
I. Puşcaşu.
V. Popa, Secretar Sind. Transporturi.

FILIALA R. SĂRAT constituită la 9 Iunie a. c. cu următoarea comisie interimară :

Preşed. de onoare: Ionescu M., Prefect.
Preşed. activ: Teodorescu, subprefect.
Vicepreşed.: Ing. Popescu Stoian.
Secretar: Constantinescu Paliţa, profesor.
Membri : Gabrielescu, Chestor al Siguranţei.
Mărgărdiceanu, avocat.
Mărculescu T., avocat.
Călinescu, judecător.
Frangu, protoereu.
D-na Col. Neagu.
D-na Turcanu D.
Niculescu, comisar.
Leahu Iosif.
Maior Dobrescu.
Preot Maior Paiu.

cu o secţie feminină care va sprijini activitatea filialei în cercurile feminine din localitate.

FILIALA BUZĂU funcționează în prezent cu următoarea Comisie Interimară :

Președ. de onoare: Prof. M. Popa, Lic. T. I.
Prof. Al. Suciu, primarul orașului.
Președ. activ: M. Popescu, președ. Tribunalului.
Vicepreședinți: Al. Filipache.
C. Grigore, judecător.
Secret. Gen.: T. Holder, student.
Resp. organiz: I. Georghescu, din atel. C. F. R.
Resp. Cult.-Sportiv: Dandara, învățător.
Resp. Adm.-Financiar: R. Bogaciu, prim grefier.
Mmebrii : Dr. Șerbnescu, prefectul județului.
A. Câmpeanu.
M. Popescu, decanul Colegiului avocaților.
Cpt. Tuculescu
Maior Cristea
M. Nisipașu.
Ceaușei, profesor.
N. Ene, din tineretul sătesc.
Elena Aprodu.
Răducu, chestor.
Matilda Stătescu.
G. Zîrbu, vicepreșed. cons. Jud. Sindical.
I. Blănaru, comisar.
Ioana Radu.
Elena Trandafirescu din P. T. T.
L. Slam.
Karp Saul

FILIALA CALAFAT activând cu un deosebit entuziasm a organizat în ziua de 27 Iunie a. c. o serbare sportivă urmată de serată dansantă, ambele manifestări obținând un deplin succes. Pregătită cu multă grije, serata dansantă a avut loc în incinta portului, dovedind prin afluența publicului o mare înțelegere pentru manifestărie Ligii Navale Române și un real interes pentru activitatea locală a acestei harnice filiale. Eforturile depuse au fost răsplătite deplin atât prin succesul material cât și mai ales prin cel moral care întărește încrederea unor frumoase realizări în viitor.

FILIALA ORȘOVA a oganizat în ziua de 6 Iunie o excursie pe Dunăre în regiunea Cazanelor cu un remorcher cehoslovac. Rezultatele obținute oglindesc în mod real râvna deosebită ce se depune de această filială pentru promovarea scopurilor Ligii.

Un aport deosebit la reușita acestei manifestări l-a adus Soc. de Navigație Cehoslovacă prin punerea la dispoziția filialei a unui vas cu aceiași solicitudine ca și în anii trecuți.

LACUL

Pe luciul cu sclipiri de-argint
Al lacului tăinuitor,
Se cern culori de variat iacint
Miraj de vis îmbietor...

Și sălcii născute din ape,
Se oglindesc pe unda dantelată,
Rugându-se cu pletele plecate
Chip de fecioară la mal de apă.

In ritmul vâslelor fugare
Cu largi contururi ondulate,
Pe lac un freamăt viu răsare
De melodii ce fug departe.

Lacul verzui este ispita...
De vis și taine îmbietoare,
Un scurt popas o alinare,
O vrajă'n asfințit de soare.

T. FILIPIDESCU
din P. C. A.

Bancuri marinărești

Don'le Comandant, aceștia sunt cei doi naufragiați
Care cu'ncăpățânare refuzau a fi salvați
De pe insula pustie ; și cum nu cădeam de-acord
Atunci am forțat noi nota... și-am luat insula la bord.

— „Dă-i mai iute Păpurică
Ce !... vrei să te tund ?...
Că'n inspecție acu pică
Domnu'ofițer secund !...

ȘTIRI SPORTIVE

Fiind obligați, din cauza lipsei de bazine acoperite, la o lungă hibernare, înotătorii din țară nu și-au putut începe anul acesta decât foarte târziu activitatea, fapt care se datorește în special vremii nefavorabile.

Primul centru de unde ne vin vești mai importante este Clujul, unde tânărul Gherman, o revelație a campionatelor din anul trecut, a stabilit un nou record național de juniori, parcurgând suta de metri liber în 1.08.6 .

In cursul lunei Iulie s'au întâmplat următoarele evenimente sportive nautice în țară și străinătate:

La Budapesta cunoscutul înotător Satmary a doborît recordul Ungariei la 200 m. liber, parcurgând distanța în 2 m. 1 1sec. 6/10, iar Nemethi a realizat un 2 m. 46 sec. 4/10 la 200 m. brasse.

Inotătorul maghiar Mitro a stabilit un nou record european pe 1.500 m. liber: 19,22 (vechiul record 19,28 era deținut tot de el; totodată Mitro a stabilit și un nou record european de 1.000 m. la 12,48 4/10.

La Paris cu ocazzia campionatelor anuale de sărituri de pe trambulină s'a disputat primul concurs internațional de sărituri, Franța-Suedia cu următoarele rezzultate:

a) trambulină: Mulinghausen 134,65 puncte, urmat de Heinkele cu 127,82 puncte și însfârșit Johansson (clasificat al II-lea în campionatele Europei) cu 124,80 puncte.

b) sărituri a. t.: Mulinghausen 115,48 puncte urmat de Brunhage cu 104 puncte și Bouissi cu 93,25 puncte.

Concurând la campionatele de natație ale Regiunei Ille de France, înotătoarea Colette Thomas a ameliorat propriul său record pe 400 m. liber la 5 m. 37 sec. 7/10, pentru ca după puțin timp să-l amelioreze și pe acesta la 5 m. 35 sec. 1/10.

Echipa feminină de 4×100 a clubului „Stade Francais" a stabilit un nou record francez la 5 m. 4 sec. 2/10.

— Mă rog frumos... când pescuiți
Nu-i mônoton să stați așa?...
— Oh... nu !... căci trec destui tâmpiți
Și toți îmi spun câte ceva...

La Tourelles, Jean Bertrand a stabilit un nou record național pe 200 m. brasse la 3 m. 8 sec. 4/10.

La Londra John Davis, a stabilit un nou record britanic pe 220 yards brasse la 2 m. 29 sec. 3/10, iar Olanda a învins Anglia cu 8—2 la polo pe apă.

La New Haven, echipa locală de 4×100 yards liber a stabilit recordul mondial pe această distanță la 3 m. 23 sec. 8/10.

La Praga în cadrul campionatelor naționale de natație s'au realizat următoarele timpuri:

200 m. brasse Linhart 2 m. 54 sec.
100 m. liber Marik 1 m. 1 sec. 4/10.
100 m. spate Kovar 1 m. 13 sec.
200 m. spate Bartușek 2 m. 24 sec. 1/10.

La Sevastopol, inotătoarea C. Vasilieva a stabilit un nou record sovietic de 800 m. crawl realizând 12 m. 7 sec. 5/10.

In România:

Echipa Ligii Navale, care anul trecut a ocupat locul al patrulea în clasamentul campionatelor naționale de înot, se prezintă anul acesta cu același efectiv.

Punând accentul pe tineret și pe popularizarea înotului, a reușit după o muncă de câțiva ani să fie fruntașa grupărilor bucureștene cu perspective și mai frumoase pentru viitor.

In cadrul diviziei naționale de polo s'au disputat până acum următoarele matchuri:

Ilsa—C. F. R. 9— 1(5—1).
C. F. R. — Libertatea 3—3 (3—0).
Ferar—C. F. R. 4—1 (3—0).
Ilsa—Libertatea 7—0 (4—0).
P. M. B. — Rata 3—2 (2—0).

La Herăstrău și Snagov în locul fostelor „Yacht-Club"-uri s'au deschis centre de instrucție de canotaj și vele, accesibile tuturor sportivilor amatori, sindicaliști, studenți, elevi, muncitori și militari. Grație acestor măsuri, sporturile nautice vor pătrunde însfârșit în marea massă a sportivilor, ele fiind până acum câtva timp numai la îndemâna celor avuți și a „protipendadei".

Federația de natație a alcătuit loturile de selecționabili pentru concursurile de natație ce se vor disputa la Tirana în cadrul J. B. E. C. Iată selecțiionabilii:

a) natție:

— doamne: Grelneth, Lerea, Grigoriță, Cucu Lia, Tamaș, Schlosser, Treiball, Heratzzki, Mărgineanu, Papp, Martha, David Rozalia, Eftimiu Sanda, Ghiță Virginia.

— domni: Novac, Groza, Simon, Beretzki, Sarcadi, Ulou Florin Bâra, Retcher, Bohunitzki, Iordache, Brânzaș, Gherman, Bagiu, Popa, Papp, Munteanu, Heitz, Bodoni, Enăceanu, Araniossi, Filip, Iosim, Cârnu, Mladin.

b) sărituri:

— doamne: Lerea Edith

— domni: Lascu Alexandru, Sibianu Alexandru.

— polo: Norman, Deak, Cernăuțeanu, Novac, Fullop, Balint, Kelemen, Retcher, Torok, Iordache, Stănescu, Simon, Araniossi, Patrichi, Slăvescu, Joia.

HUMOR

COLIERUL.

Nu e banc... E o întâmplare reală și nenorocită a unui prieten al nostru acum zece ani... (S'a reparat anul acesta...).

Eu personal am făcut tot ce mi-a stat în putință să-l împiedic pe Mișu să se căsătorească cu Adriana dar săptămâna boclucașe și viclenia unei femei fac mai mult decât sfatul sincer al unui prieten.

Veneam amândoi dintr'o croazieră de instrucție cu „Peleș" când a cunoscut-o pe Adriana.

Până să prind de veste, erau aproape logodiți... Eu îi cunoșteam isprăvile ei, dela Istambul, la Marsilia cu o lună înainte...

In ultima seară, tocmai plecam din Istambul spre Constanța. Il găsesc pe Mișu singur pe punte rezimat de balustradă...

— Mișule... să nu-mi iei în nume de rău... sunt dator să-ți spun... Femeia asta e o păpușă fără suflet. Te asigur că mai mult prețuește în ochii ei fiecare perlă din colierul dela gâtul ei, decât dragostea ta... Ii cunosc și o serie de aventuri și n'aș vrea...

In clipa aceea se apropia și Adriana radiind de frumusețe și mister... Venea zâmbind spre Mișu... Am salutat în fugă și m'am depărtat spre scara dela pupa...

— „S'a lipit drăgăstoasă de mine — îmi povestește mai târziu Mișu — și-mi căuta ochii... Eu impresionat încă de cele ce auzisem, eram cam stingherit...

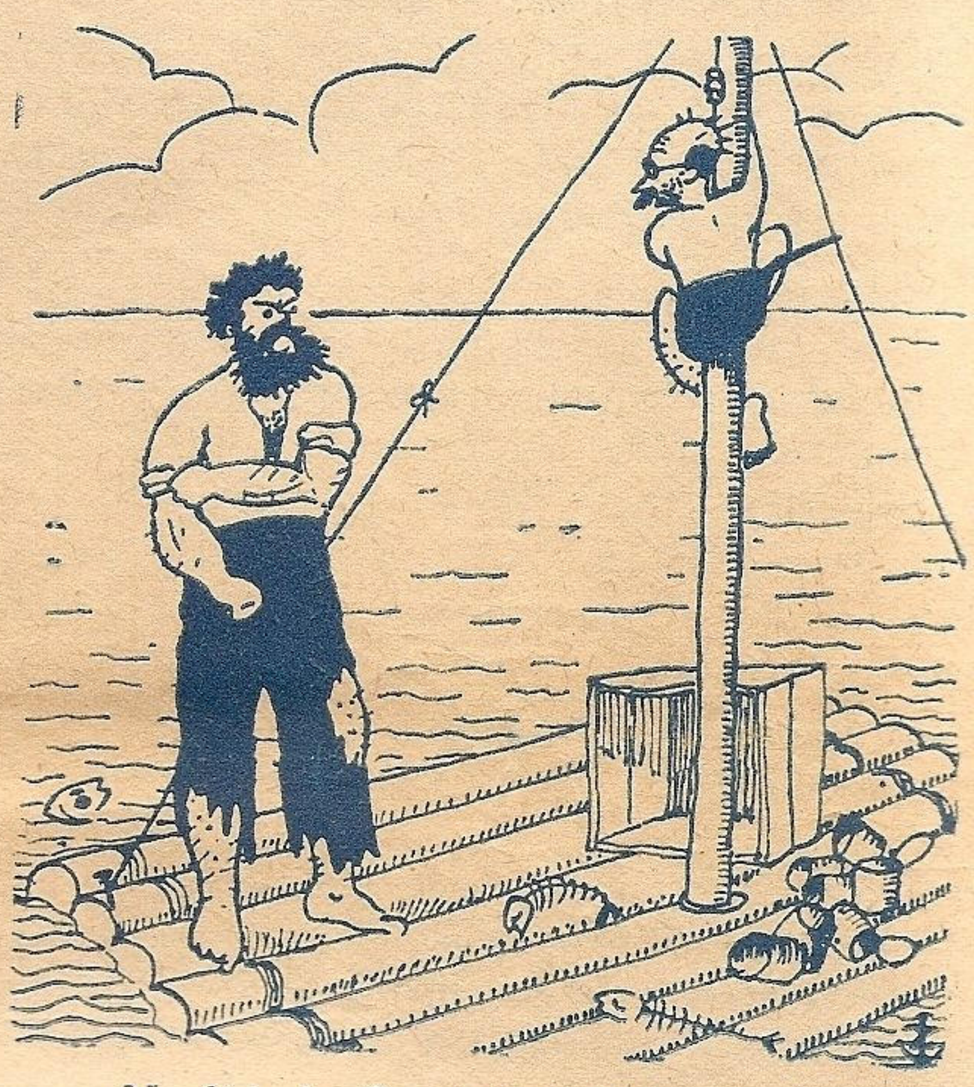
— „Ce-ai scumpule?... Par'că nu ești ca de obicei... Ah!... Sau poate Mircea ți-a povestit ceva... Nu„ Nu se poate... te implor... orice ar fi, spune-mi...

— „Și atunci i-am spus totul, privind-o țintă în ochi... — urmă Mișu... Ea îmi înfruntă cu seninătate privirea, apoi cu un glas plin de tristeță mă întrebă:

— Și tu crezi că aș putea ține mai mult la perlele astea?

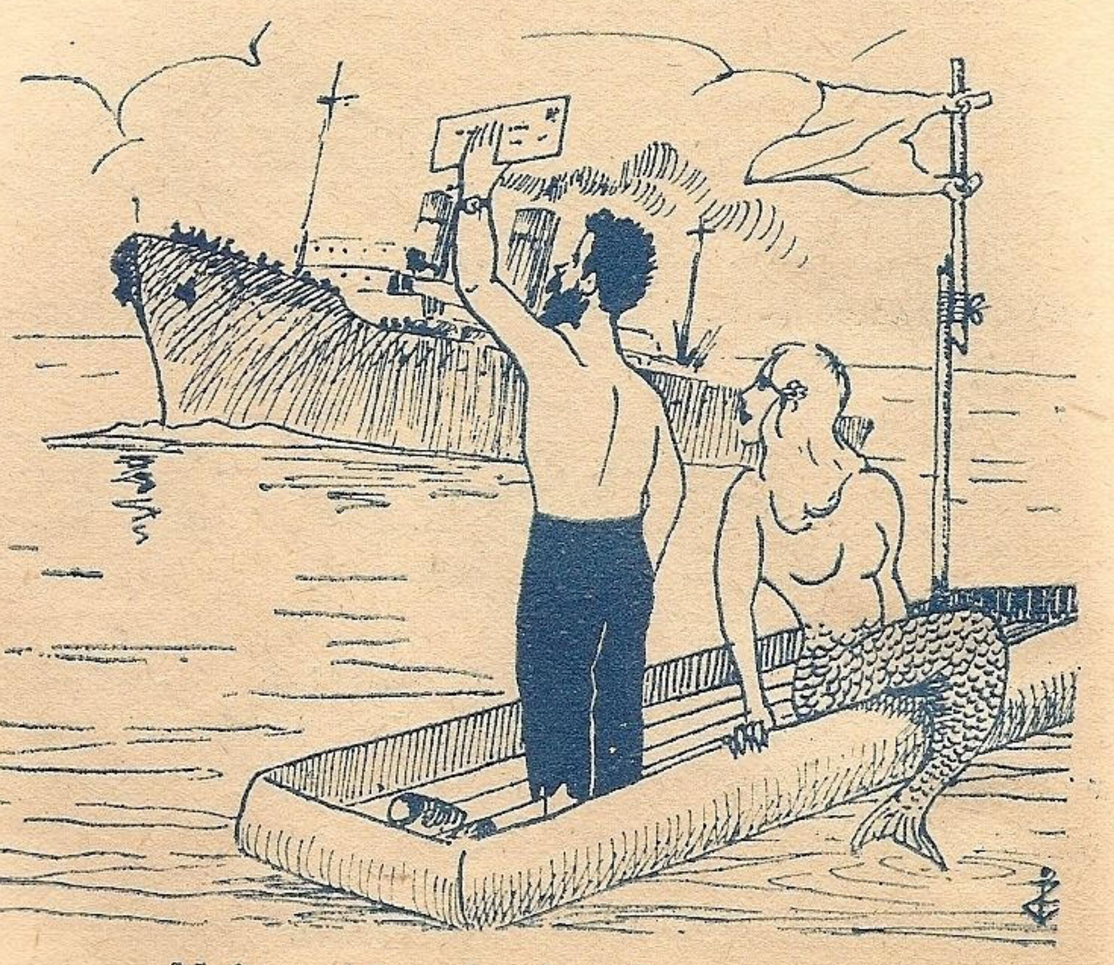
Am ridicat din umeri nehotărît... Atunci ea duse încet mâna la gâât, își smulse splendidul colier de perle și fără să se uite la el îl asvârli în mare... Apoi aruncându-mi o privire disprețuitoare se îndreptă spre culuoarul cabinelor...

Deabia după ce ne-am căsătorit, oftă Mișu, am descoperit că ea nu purta niciodată în voiaje decât imitații după celebrul ei colier de perle...



Nu fi laș!... Soarta așteaptă
Să-i dăm ultimul asalt...
Cine învinge'n luptă dreaptă,
Să-l mănânce pe cel'lalt!...

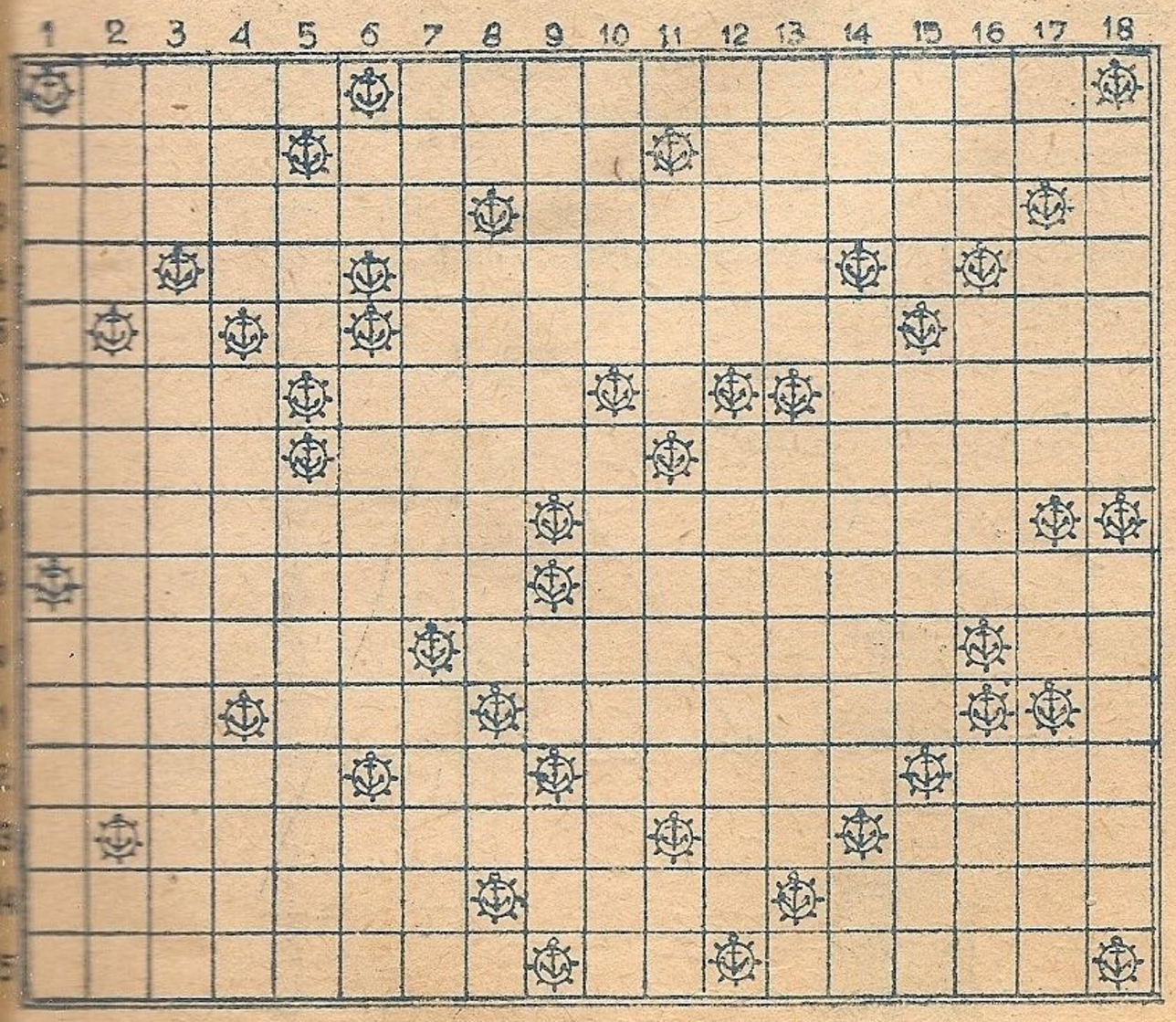
Vai ce teribili sunt bărbații
La bord mă plictiseau cu declarații
Și-acum când mă gândeam că am scăpat
Mă urmăresc cu toți și la uscat.



Nu!... nui-i vorba de salvare...
Ci numai dacă s'ar putea,
V'aș da să-mi duceți o scrisoare
Acasă la nevastă-mea.

JOCURI

Amestecate...



ORIZONTAL:

1. Stâncă. — Reintrăm în port.
2. Avant-port. — A aduna din nou. — Arzător în critică.
3. Se cere unui comandant de vas. — În matematici.
4. Pronume posesiv. — Tot pronume posesiv. — Pierdere din greutate. — Reducere de timp la militari.
5. Cartier din Balcic. — Strigăt de victorie.
6. Chemare. — Il desmierdă pe Gheorghe. — Interzis.
7. Sirepe. — Fără formă. — Joc de cărți.
8. Bătcam din picioare pe punte. — Asta.
9. Trăsei de dârlogii cailor. — Ogoarele răsărite.
10. Ca marea. — Delirare. — Instrument casnic.
11. Cu ei măsurăm timpul. — Nu vede. — A concurat la fugă.
12. Randament negustoresc. — Dela (pe limba cronicarilor). — Împărțit în două. — Nume.
13. O desmiardă pe Ilinca. — Frate mai mare. — Nimic.
14. Cântare. — Vulcan. — Cuvânt magic care înlocuește cheia.
15. Ridicătură (technic). — Pronume personal. — Aiurează.

VERTICAL.

1. Am resimțit acele momente. — Răsaduri semănate.
2. Aș vrea să sbor dar nu mă lasă. — Covoare. — Pronume personal.
3. Poezii omagiale. — Motiv de divorț.
4. Patru ore de serviciu la vapor. — Boală teribilă și rară. — Școlar.
5. Combustibil popular. — A permite în mod oficial.
6. Realitatea ilustrată. — Hoț de păsări. — Cui pentru tabiele vasului.
7. Reevaluai. — Piânsei.
8. Pronume personal. — Pierde omenia. — Pronume personal.
9. Dau la o parte. — Servește. — Pronume reflexiv.
10. Femee în mitologia romană. — Despărțire universitară.
11. A se învârti în jurul ancorei. — La pantaloni. — Ba.
12. L-a făcut de... două parale. — O poartă ofițerii de marină.
13. Domnitor pescar. — Sabie turcească.
14. Unul scoate pe altul. — Birou oficial în țară străină. — Pronume reflexiv.
15. Există. — Figură geometrică. — Hărnicie.
16. Măsoară presiunea în căldările navei (prescurtat). — Ridicai dealul. — Marș afară!
17. Notă muzicală. — Il face privighetoarea. — Notă muzicală. — Program.
18. Cu ele se măsoară lucrurile de preț. — Strângător.

CARTE DE VIZITĂ MAGICĂ

MARIN N. A. PLOSCA
Cerealist

Să se găsească adevăratul nume și meseria pe care o exercită.

POȘTA REDACȚIEI

D-l *t-dor (rez.) Ing. Enescu* București: Articolul d-voastră va apare sigur în numărul viitor. Asupra modificărilor propuse de comitetul de lectură vă vom informa la timp.

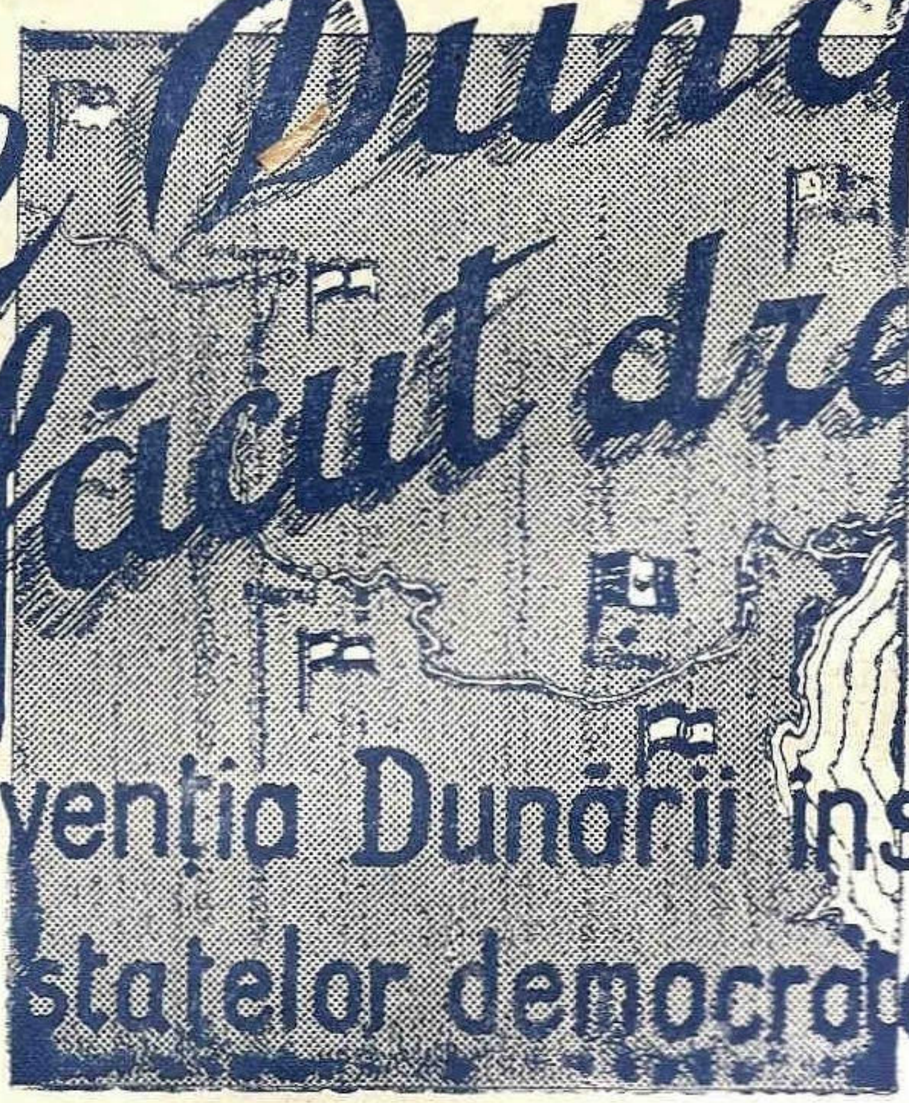
D-ra *Ana Stoia Calafat:* cealaltă poezie e prea tristă. Incercați ceva mai vesel.

D-l *C. Meltoni Calafat:* Din păcate nu putem folosi niciuna din poezziile trimise, deoarece se detașează oarecum de cadrul propagandistic marinăresc al revistei; dacă ne permiteți, le vom îndruma la o altă revistă unde vor fi bine venite. Așteptăm încuviințarea d-voastră.

D-l *Virgil Ionescu București:* Restul, în numerele viitoare.

D-l *Valeriu Ceaușu Sulina:* „Povestea unui naufragiu" cuprinde o temă admirabilă pentru o lucrare de proporții mai mari. Amplificată, și cu oarecari modificări, schița d-voastră ar putea deveni publicabilă. Dacă treceți prin București, vizitați-ne în orice caz.

MAREA NOASTRA



Pe Dunăre s'a făcut dreptate

Convenția Dunării înseamnă victoria statelor democrate riverane în frunte cu Uniunea Sovietică

LIGA NAVALA ROMANA

ANUL XVII Nr. 7 — 8 IULIE — AUGUST 1948

MAREA NOASTRA

REVISTA LIGII NAVALE ROMANE

PENTRU PROPAGANDĂ, ORIENTARE ŞI APĂRAREA INTERESELOR DE APĂ

Inscrisă în reg. de publicaţiuni periodice al Trib. Ilfov sub nr. 367/938

Redacţia şi Administraţia — SEDIUL LIGII NAVALE ROMÂNE: BUCUREŞTI STR. WILSON 15 - TEL. 5.71.08

APARE SUB CONDUCEREA ŞI INGRIJIREA COMISIEI INTERIMARE L. N. R.

CUPRINSUL

	PAG.
Editorial	1
Dunăre liberă *de Traian Năieru*	2
Un cântec lui Stalin *de Râlskii*	3
CONFERINŢA DUNĂRII *de Ing. S. Săceanu*	4
Forţa Navală de război a U. R. S. S. *de C. Amiral Fokin.*	10
Sărbătorirea Flotei Sovietice *de Lt. Vasilescu Gh.* . . .	14
Fapte de arme ruso-române din trecutele războaie *de I. Z.*	17
In jos dealungul Volgei *după L. Lerov*	22
Din trecutul economic *de Lt. C-dor J. M. Dumitrescu* . .	24
Pentru cei de pe mare *de Stan Nicolae*	29
Fan-Yuen *de J. Balin*	32
Lansarea unui doc plutitor *de Ing. E. Enescu*	37
Note istorice asupra meteorologiei *de C. Năstase*	40
Versuri despre meteorologie *de Gabier*	42
Reportaje din porturi	44
Humor	48

Trăiască 23 August simbolul luptei şi victoriei poporului muncitor în drum spre înfăptuirea orânduirii socialiste în ţara noastră.

05 10. 1979. Din biblioteca comandorului (R) Dimitriu Teodor:

EDITORIAL

August 1948, împlinitorul primilor patru ani de luptă şi victorie ale poporului muncitor, sub conducerea Partidului clasei muncitoare a prilejuit trei sărbători pentru noi, cei legaţi de meşteşugul navigaţiei sau prin dragostea de ape.

LA 15 AUGUST am sărbătorit ziua Flotei Sovietice, zi închinată eroicei apărătoare a păcii, libertăţii şi democraţiei pe întinsul apelor.

Marina Militară Română şi Marina Comercială au renăscut datorită generozităţii şi prieteniei arătată de Uniunea Sovietică; Marina Ţării Socialismului a înţeles atunci să ne ajute să ne înălţăm din dezastrul în care ne aruncase războiul antisovietic şi să ne călăuzească paşii pentru refacerea materială şi morală. — De aceea, vom purta mereu recunoştiinţă Flotei Roşii, deaceea vom dori totdeauna prosperitatea şi înflorirea Marinei Sovietice. Sărbătoarea aceasta a întregului popor muncitor sovietic este şi pentru noi o sărbătoare, prilej de manifestare a recunoştinţei şi prieteniei ce nutrim vitezei Flote Sovietice.

LA 18 AUGUST, la Belgrad, Conferinţa Dunăreană a votat noua Convenţie a navigaţiei pe Dunăre, act prin care se garantează respectarea drepturilor suverane ale statelor şi popoarelor dunărene, adevărată libertate economică şi politică în regimul navigaţiei pe Dunăre şi posibilităţi egale de desvoltare pentru toţi riveranii. Ea marchează în acelaş timp, o splendidă victorie a statelor democrate în frunte cu Uniunea Sovietică, asupra imperialismului agresiv şi cotropitor.

Pentru prima dată în Istorie, se respectă demnitatea popoarelor, fără deosebire între învingători şi învinşi, fără poziţii dinainte stabilite, fără puncte de vedere umilitoare. Deaceea data de 18 August va rămâne pentru marinarii şi iubitorii de ape din Republica noastră o nouă sărbătoare.

LA 23 AUGUST am comemorat sărbătoarea luminoasă a împlinirii celor patru ani de luptă, în care clasa muncitoare datorită eliberării ţării noastre de către glorioasele Armate Sovietice a putut păşi către împlinirea misiunii ei istorice, învingând nenumărate greutăţi.

Din recapitularea victoriilor obţinute în lupta pentru pace, libertate, independenţă şi democraţie populară, se desprinde puternic rolul conducător al clasei muncitoare şi poziţia de avangardă a Partidului Muncitoresc Român, care, conştient de sarcinile mari ce mai are încă de împlinit, ne călăuzeşte sigur pe calea pentru deschiderea căreia au sângerat atâţi eroi ai poporului muncitor.

Dar aceste victorii nu s'ar fi putut obţine fără sprijinul generos şi frăţeasca colaborare a Ţării Socialismului.

Numai alături de Uniunea Republicelor Socialiste Sovietice Republica noastră populară îşi va putea realiza idealul său de pace şi progres şi înfăptuirea orânduirii socialiste.

TRĂIASCĂ PRIETENIA ROMÂNO–SOVIETICĂ.

TRĂIASCĂ MARELE PRIETEN ŞI ELIBERATOR AL ŢĂRII NOASTRE GENERALISSIMUL STALIN.

Liga Navală Română

DUNĂRE LIBERĂ

Dunăre,
fluviu făuritor de Istorie,
drum de lumină,
leagăn de popoare mici şi mari,
noi am împlinit azi
a dreptăţii victorie:
te-am scăpat din ghiare
de tirani şi cămătari.

De-acum,
ei nu-ţi vor mai stăpâni unda albastră
şi nu ne vor mai umili
cu trufia lor...
Dunăre lină,
tu ne vei fi Dunărea noastră,
a celor din jurul tău,
şi nu a străinilor...

Lângă tine ne-am născut
şi am crescut ca popor...
cu tine am împărţit
şi necazuri şi bucurii
Dunăre,
drum de înfrăţire a riveranilor
fir de viaţă,
drum nou de apă vie
să ne fii...

Lângă tine
şi noi suntem liberi,
cu fruntea sus;
ne-am deschis drum nou
spre zorii viitorului
spulberând urzeala păianjenilor din apus
care au supt,
ani de ani,
din munca poporului...

Dunăre a noastră,
drum larg deschis de'nfrăţire,
dreptate făcând
şi împlinire victoriei
am învins astăzi
prin a popoarelor unire
pe cei ce-au vrut să'ntoarcă'napoi
mersul Istoriei.

Tudor Năieru

RÂLSCHII
(Ucraina)

Cântec lui Stalin

De pe malurile Niprului ce-şi despleteşte cântecul tânăr de spume
din ţinuturile libere ukrainiene
din luminoasele oraşe şi de pe ogoarele noastre cele mai roditoare din lume

dela fabricile ce răsună până'n proaspetele noastre poene
împlinind îndemnul de lumină al muncii
pentru a vieţii nouă frumuseţe.

Dela tineretul nostru îndemnat să înveţe
din tâmplele munţilor până'n glesnele luncii
creşte, pentru Tine, Stalin, salutul de slavă.

Tu care ne-ai zidit ziua de aur, cea fericită
ca pe-o visată cetate
în care-am intrat cu paşi mari de dreptate
de bucurie'mplinită.

Salut Ţie, pe care poporul întreg te proclamă
ca pe al său mare prieten şi conducător
Tu, care la graniţi ai scris cu toc de foc arzător
cuvintele libertăţii care într'una ne cheamă.

1948 August

în românește de *Ion Potopin*

CONFERINȚA DUNARII

La 18 August s'au încheiat lucrările Conferinței dela Belgrad, pentru reglementarea navigației pe Dunăre.

Pentru membrii Ligei Navale și cetitorii revistei ei, care nu au putut urmări desbaterile acestei Conferințe, vom face, în cele ce urmează o scurtă expunere asupra diferitelor aspecte pe care le-a înfățișat problema Dunării, în trecut și astăzi, și asupra saltului pe care-l realizează țările riverane, prin noua Convenție de navigație pe Dunăre, în desvoltarea raporturilor de colaborare și propășire în acest sector al Europei.

Principiile „internaționalizării" și „libertății navigației pe Dunăre", fluturate de marile puteri europene după Congresul dela Viena din 1815„ nu au servit niciodată pentru desvoltarea și intensificarea comerțului dunărean, care a reprezentat întotdeauna o cantitate fără importanță pentru interesele lor economice, ci numai pentru a li se permite să se amestece în treburile interne ale țărilor dunărene. La acea dată — și chiar și mai târziu — micile țări dunărene se găseau în stare de dependență semicolonială, neputând să decidă de propria lor soartă, și nici să ia parte la reglementarea problemei dunărene. Timp de aproape un secol și jumătate ele au fost nevoite să cedeze presiunei imperialiste a puterilor apusene.

In astfel de condiții s'a încheiat și Convenția din 1921, pentru reglementarea navigației pe Dunăre, după primul război mondial.

Urmărind aceiași linie, de robire economică și politică a țărilor din Sud--Estul Europei, reprezentanții Angliei, Franței și Statelor Unite au cerut și după al doilea război mondial menținerea Convenției din 1921 care garanta privilegii anumitor state nedunărene uitând că „unul „din rezultatele cele mai importante ale celui „de al doilea război mondial este că țările dunărene nu mai sunt niște jucării în mâinile marilor puteri. Popoarele din Sud-Estul Europei „și-au luat destinul în propriile lor mâini. Situația nouă din aceste țări face să se pună, de „o manieră de asemenea nouă, chestiunea navigației și comerțului pe Dunăre. Opiniunea „sovietică susține pe deplin țările dunărene în „dorința lor de a decide asupra regimului navigației pe acest fluviu, în conformitate cu interesele lor. Acesta este singurul mod just și „posibil de a trata soluționarea problemei dunărene.

„Regimul navigației pe Dunăre și garanțiile „efective pentru desvoltarea sa liberă, fără intervenție din afară, reprezintă o chestiune vi„tală pentru țările dunărene care încep singure „să-și refacă economia lor națională după teri„bilele distrugeri săvârșite de invadatorii ger„mani.

„In aceste condițiuni, problema Dunării ca„pătă o importanță deosebit de mare, nu nu„mai pentru desvoltarea economică a țărilor „dunărene, cât mai ales pentru posibilitățile a„cestor țări de a-și salva independența lor și „suveranitatea politică" — (Z. Lipatov — Le problème du Danube" — Temps nouveaux Décembre 1946).

De aceea, când Statele Unite, Franța și Anglia au cerut, cu prilejul încheierii tratatelor de pace cu România, Bulgaria și Ungaria ca să se mențină vechile privilegii ale Convenției din 1921, prin care să se impună acestor țări obligațiuni incompatibile cu suveranitatea lor în ceea ce privește navigația pe Dunăre ,Delegațiunea Sovietică s'a opus și a obținut ca această problemă să fie soluționată cu participarea tuturor statelor dunărene.

Ca urmare, în conferința Miniștrilor de externe, care a avut loc la New-York în Decembrie 1946, s'a hotărît întocmirea unei noui Convenții pentru reglementarea navigației pe Dunăre. In acest scop a fost convocată Conferința dela Belgrad, care și-a început lucrările la 30 Iulie 1948, și la care au participat cu vot deliberativ, reprezentanții Statelor Dunărene: U. R.S.S. Republica Ucraineană, Republica Populară Română, Republica Populară Bulgaria, Republica Federativă Populară Iugoslavia, Republica Cehoslovacă și Republica Ungară, precum și reprezentanții celor trei state nedunărene membre în Consiliul Miniștrilor de externe: Statele Unite, Franța și Anglia. Austria a participat cu vot consultativ, până la încheierea tratatului ei de pace.

Lucrările Conferinței dela Belgrad se pot împărți în 3 faze distincte și anume: prima fază aceea a luării de contact și precizării poziției participanților pe linii mari principiale, a doua fază a întocmirei Convenției de navigație propriu zise pe baza proiectului propus de delegațiunea sovietică și, în sfârșit, faza a treia a lucrărilor finale și tranzitorii.

Vom examina, pe scurt, caracteristicile fiecărei faze în parte.

Din primul moment, reprezentanții puterilor nedunărene și-au manifestat tendințele lor imperialiste, căutând să împiedice libertatea lucrărilor Conferinței. In urmărirea acestui scop au

ridicat o serie de incidente „lipsite de fond şi de seriozitate", cum a spus şeful delegaţiei U.R.S.S., Dl. A. I. Vâşinski.

Astfel delegaţii Franţei, Angliei şi Statelor Unite au susţinut că lucrările Conferinţei dela Belgrad nu pot fi valabile fără participarea tuturor semnatarilor Convenţiei din 1921, printre care se găsesc şi Belgia, Grecia şi Italia, state, care nu au fost invitate la Belgrad. Au mai cerut, de asemenea, ca prin noua Convenţie să se menţină „drepturile câştigate" ale statelor neriverane şi pentru ca să fie siguri de acest lucru — hotărîrile conferinţei să fie valabile numai cu votul unanimităţii participanţilor. Nu s'au sfiit să ameninţe că, în caz contrar, nu vor semna noua Convenţie.

Incercarea de presiune a reprezentanţilor Statelor imperialiste a primit un răspuns prompt din partea D-lui A. I. Vâşinski şi D-nei Ana Pauker vorbind despre „drepturile câştigate" şi activitatea Comisiilor instituite de vechile Convenţii, D-na Ana Pauker a arătat că „ele au fost con-„siderate de către poporul român ca nişte comi-„siuni de capitulare în faţa intereselor străine, „opuse celor ale poporului român".

Dl. A. I. Vâşinski, şeful delegaţiei U.R.S.S., a demascat atitudinea şi limbajul celor 3 delegaţi spunând „Trebue să arătăm că acesta „este un limbaj de stăpân, de dictator, şi nu de „colaborare democratică. Subliniem că limba-„jul trebue să corespundă principiului egalităţii,

ANA PAUKER

„Popoarele dunărene vor şi pot să-şi rezolve singure problemele lor".

(Sedinţa din 7 August 1948 a Conferinţei Dunărene)

„Noi ne supunem astăzi numai intereselor popoarelor noastre şi nu acelora ale imperialiştilor :"

(Sedinţa de închidere a Conferinţei Dunărene)

Convenţia Dunării ne-a redat drepturile şi demnitatea noastră de Stat şi ne garantează posibilităţile desvoltării normale.

„tuturor participanţilor", iar în ceeace priveşte aşa zisele „drepturi câştigate" acestea nu au fost decât „privilegii obţinute prin metode de violare a drepturilor popoarelor dunărene".

Referitor la valabilitatea Convenţiei din 1921, şeful delegaţiei Sovietice a arătat că ea a fost desfiinţată chiar de către Englezi şi Francezi care, prin Conferinţa dela Sinaia din 1938 au cedat României o parte din obligaţiile Comisiei Europene a Dunării, iar prin Conferinţa dela Bucureşti din 1939 au permis Italiei şi Germaniei fasciste să primească un rol important în controlul Dunării, fără consultarea celorlalţi semnatari ai Convenţiei din 1921.

D-sa a mai arătat de asemenea atitudinea anti-sovietică a cercurilor imperialiste din ţările apusene care au determinat ca Uniunea Sovietică să fie exclusă, în 1921, din Comisiunea Europeană, deşi Rusia ţaristă făcuse parte până atunci din acea comisiune.

După aceste clarificări de ordin economic, politic şi juridic, pentru demonstrarea netemeiniciei pretenţiunilor reprezentanţilor puterilor imperialiste, Comisiunea a intrat în fondul propriu zis al lucrărilor luând în discuţie, în ziua de 4 August, proectul de Convenţie asupra navigaţiei pe Dunăre, propus de delegaţiunea sovietică.

Principiile fundamentale ale proectului sovietic sunt următoarele:

a) Navigaţiunea pe Dunăre este liberă şi deschisă supuşilor, vaselor comerciale şi mărfurilor tuturor statelor, pe bază de egalitate în ceea ce priveşte folosirea porturilor, taxele de navigaţie şi condiţiile cărora e supusă navigaţia comercială. Aceste dispoziţiuni nu se aplică în traficul dintre porturile aceluiaş Stat.

b) Sistemul fluviului cuprinde numai Dunărea propriu zisă, deci fără afluenţii menţionaţi în Convenţia din 1921. Acest principiu e la fel cu cel al Convenţiei din 1856, care limita şi ea sistemul fluvial numai asupra Dunării.

c) Problemele Dunării vor fi soluţionate de către o singură Comisiune dunăreană, compusă numai din delegaţii statelor riverane; în locul celor două Comisiuni care figurau în Convenţia din 1921 şi anume: Comisiunea Europeană a Dunării sau Comisiunea pentru Dunărea maritimă, şi Comisiunea Internaţională a Dunării sau Comisiunea pentru Dunărea fluvială.

Acest lucru este în acord cu principiul ca asigurarea navigaţiei pe Dunăre şi controlul reglementării ei să constitue datoria şi dreptul numai al statelor dunărene, care stăpânesc teritoriile prin care trece Dunărea.

d) Creiarea de administraţii speciale compuse din delegaţii statelor riverane la Porţile-de-Fer şi la Gurile Dunării, cu o autonomie mai largă, decât cea prevăzută în Convenţiile din 1921 şi 1938.

e) Navigaţia pe Dunăre a vaselor de război aparţinând ţărilor neriverane este interzisă. Navigaţia vaselor de război ale ţărilor riverane, dincolo de graniţele ţării respective, nu poate avea loc decât printr'un acord între statele dunărene respective.

f) Obligaţiile Comisiunei Europene a Dunării şi Comisiunei Internaţionale a Dunării, cu privire la amortizarea creditelor oferite acestora de către Anglia, Franţa, Rusia şi alte state, ca şi toate celelalţe obligaţii, sunt amortizate iar proprietăţile fostei C.E.D. şi C.I.D. sunt transferate administraţiilor respective şi nouii Comisii a Dunării.

Terminând expunerea acestui proiect, Dl. A. I. Vâşinski a spus: „Proiectul de convenţie este „întemeiat pe respectarea drepturilor suverane „ale statelor dunărene şi ale popoarelor lor, pe „suprimarea poziţiilor privilegiate ale statelor „nedunărene în chestiunea navigaţiei pe Dunăre, „pe suprimarea oricărui control economic şi po„litic al acestor state asupra Dunării şi asupra „ţărilor dunărene. Convenţiunea propusă de U„niunea Sovietică deschide calea unei viitoare „desvoltări a legăturilor economice şi culturale „atât între ţările dunărene cât şi între aceste „ţări şi alte state, şi constitue o nouă contribuţie „importantă la cauza păcii şi colaborării inter„naţionale". (Scânteia, 6 August 1948).

Proiectul a fost însuşit de către reprezentanţii tuturor democraţiilor populare dunărene, iarD-na Ana Pauker a rostit un călduros discurs arătând reparaţiile ce se aduc Republicei Populare Române prin nouile principii ce stau la baza proiectului Sovietic, în care se găseşte respectul de suveranitate al riveranilor şi respectul tuturor intereselor legitime, atât ale riveranilor cât şi ale neriveranilor.

Convenţia Dunării a întărit şi mai mult lagărul păcii şi democraţiei în frunte cu puternica Ţară a Socialismului

HARTA BAZINULUI DUNĂRII
INTRE ULM ȘI SULINA

Scara 1:6.250.000

25K. 0 25 50 75 100 125 150 175 200 225 250 Km

D-sa a arătat greutăţile mari pe care le-am avut de suportat, din cauză lipsei de interes a reprezentanţilor statelor nedunărene din cele două Comisiuni, faţă de nevoile noastre economice. „Nu este întâmplător faptul că într'un „veac de existenţă a Comisiunei Europene a „Dunării, ea nu a întreprins nici-o lucrare dura„bilă pentru rezolvarea problemelor de navi„gaţie pe Dunăre.

„Popoarele riverane, stăpâne pe Dunăre, vor „face ele această treabă. Au ţările riverane „puterea de a rezolva prin lucrări temeinice pro„blemele navigaţiei pe marele lor fluviu? Da! „Suntem în stare să le facem cu forţe proprii, „mai ales că printre statele dunărene se află „şi puternicul Stat Sovietic a cărui experienţă „şi înaltă capacitate în toate domeniile au fost „dovedite lumii întregi, atât în timp de război „cât şi în timp de pace". a spus D-sa. Referindu-se la taxele de trecere pe care le percepeau Comisiunea Europeană a Dunării şi care, din cauza mărimei lor, ajunseseră o piedică în calea navigaţiei pe Dunăre, Ministrul nostru de externe a adăogat: „Regimul navigaţiei pe Du„năre sub stăpânirea puterilor neriverane, de„parte de a fi dus la desvoltarea navigaţiei, a „provocat dimpotrivă o decădere a Dunării ca „mijloc de comunicaţie şi a constituit o piedică „permanentă pentru desvoltarea transporturilor „şi a schimbului de mărfuri pe această arteră „vitală de navigaţie". (Scânteia, 7 August 1948).

Acestea sunt concluziile obiective ce se desprind din studiul trecutului Comisiunei Europene a Dunării. „Trecutul Comisiunei Europene a „Dunării ne arată în deajuns cum state neri„verane, când nu sunt legate prin interese di„recte de navigaţiunea pe fluviu, au putut abuza „de drepturile ce li se acordă — utilizându-le ca „obiecte de compensaţie pentru a-şi satisface „alte interese politice chiar contra riveranilor „(cazul Barrère) — şi cum progresele navi„gaţiunei dela gurile Dunării nu s'au putut rea„liza decât rareori cu concursul lor dezinteresat; „de cele mai multe ori luptând contra indife„renţei şi chiar a relei voinţe". (Gr. Antipa, Dunărea şi problemele ei ştiinţifice, economice şi politice. Ed. 1921).

Intr'o altă lucrare din 1935 găsim următoarele: „Traficul prin gurile Dunării, care înainte „de primul război mondial atingea importanta „cifră de 4.500.000 tone anual, a scăzut în „ultimii ani chiar sub 1.000.000 tone. Cu toate „taxele mari impuse de Comisiune, încasările nu „pot face faţă sarcinilor şi deci navigaţia nu „poate fi asigurată; cu atât mai mult dacă se „ţine seama şi de risipa de cheltueli, care fatal „se întâmplă la o Administraţie ce nu poate fi „controlată, întrucât conducerea superioară o „au delegaţii ţărilor care formează Comisiunea, „delegaţii ce se întâlnesc din când în când în„tr'unul din cele 4 puncte cardinale ale Europei „spre a rezolva problemele ce se pun la Sulina; „iar în lipsa acestor delegaţi, conducerea o au „aşa zişii delegaţi supleanţi, consulii dela Ga„laţi ai aceloraşi ţări, consulii cari, oricât ar fi „de competenţi în chestiunile ce incumbă me„seriei lor, nu pot pretinde să conducă o între„prindere technică.

„Pentru a ne da seama de enorma risipă ce „se face, e destul să semnalăm costul a circa „1 fr. aur per metru cub cu care Serviciul „technic al Comisiunei efectuează dragajele în „ultimii ani, faţă de circa 0,50 fr. aur cu cât „s'ar putea face în realitate printr'o bună or„ganizare a lucrărilor". (C. Mihalopol — Porturile şi Căile de comunicaţie pe apă ca factor de progres. Ed. Liga Navală).

Din cele arătate se desprinde clar că soluţiunea desfiinţării Comisiunei Europene a Dunării, propusă prin proiectul sovietic, corespunde intereselor permanente şi vitale ale ţării.

Inlocuirea ei printr'o Administraţie fluvială specială Româno-Sovietică elimină toate inconvenientele semnalate şi anume:

a) Satisface principiul demnităţii ţărilor riverane, care au toată competinţa necesară soluţionării oricăror probleme technice şi de navigaţie în sectorul comun, fără amestecul statelor străine.

b) Se introduce principiul controlului, de către cele două state riverane, a lucrărilor şi cheltuelilor ce se fac în accest sector, şi

c) Se dă posibilitatea echilibrării, de comun acord, a raportului ce trebuie să existe între taxe şi trafic, în funcţie de interesele generale ale riveranilor.

Aceleaşi avantajii le va prezenta şi Administraţia fluvială Româno-Jugoslavă dela Porţile de Fer, care va prelua atribuţiunile fostei Administraţii a Porţilor de Fer şi Cataractelor, ce depindea de Comisiunea Internaţională a Dunării iar nu de statele riverane; precum şi eventuala Administraţie fluvială Ungaro-Cehoslovacă ce s'ar putea înfiinţa în sectorul Gabcikovo - Goenyu.

Al doilea proiect de Convenţiune, propus de către delegatul american, prin care se prevedea includerea statelor neriverane în noua Comisiune a Dunării, dependenţa acestei Comisiuni faţă de organizaţia Naţiunilor Unite, creiarea de „porturi libere" şi „zone libere" pentru agenţiile societăţilor de navigaţie ale statelor nedunărene şi alte clauze asemănătoare, în scopul promovării intereselor lor egoiste şi în defavoarea economiei şi suveranităţii statelor dunărene, a fost respins.

In consecinţă s'a luat ca bază de discuţiuni proiectul sovietic, pentru noua Convenţiune a Dunării, urmând ca proiectul american să fie discutat, sub formă de amendamente, în cursul desbaterilor ce vor avea loc asupra proiectului sovietic.

Discuţiunile pentru elaborarea Convenţiunii referitoare la reglementarea navigaţiunei pe Dunăre au fost încredinţate după aceea unui Comitet general, ales din membrii delegaţiilor participante la Conferinţă.

Lucrările Comitetului general au constituit la rândul lor, continuarea aceleiaş lupte îndârjite de apărare a intereselor ţărilor democrate dunărene, în frunte cu Uniunea Sovietică, împotriva tendinţelor de presiune a delegaţilor puterilor imperialiste care, invocând „drepturile câştigate", „binefacerile planului Marshall", „discutarea valabilităţii convenţiei din 1921 de către Tribunalul Internaţional dela Haga" ş.a., au căutat să introducă în Convenţie clauze contrare intereselor şi demnităţii statelor riverane. Discuţiunile au dat prilej unei riposte viguroase şi de înaltă ţinută de principialitate şi documentaţie din partea şefilor delegaţiunilor statelor dunărene, în frunte cu Ministrul adjunct al U.R.S.S. Dl. A. I. Vâşinski.

In sfârşit, în şedinţa plenară dela 18 August 1948, Comisiunea de redactare a prezentat textul definitiv al Convenţiunei dunărene, rezultat din desbateri.

Inainte de a trece la examinarea lui, Dl. A. I. Vâşinski a declarat că guvernul Uniunei Sovietice, deşi a deţinut la conferinţă două locuri conform deciziunei Consiliului Miniştrilor de externe, condus însă de principiul egalităţii între statele dunărene, renunţă la unul din locuri şi înţelege să aibă în Comisiunea dunăreană un singur delegat, care va reprezenta atât U.R.S.S. în totalitate cât şi Republica Ucraineană.

Trecându-se apoi la examinarea Convenţiei, reprezentanţii Franţei, Angliei şi Statelor Unite au reeditat declaraţiile lor anterioare, în legătură cu refuzul de a semna noua Convenţie. După răspunsul dat de către delegaţii statelor riverane, care au respins hotărît şi cu demnitate aprecierile jignitoare ale acestora cu privire la mersul desbaterilor, Convenţiunea a fost adoptată de către plenul conferinţei cu 7 voturi ale ţărilor dunărene, contra 1 vot al delegatului Statelor Unite şi 2 voturi neparticipante (Anglia şi Franţa).

Ea va intra în vigoare imediat după ratificarea de către Statele semnatare şi depunerea instrumentelor de ratificare pe lângă guvernul Republicei Federative Populare Jugoslavia.

Din examinarea Convenţiunei dunărene, se relevă că ea conţine principiile de bază ale proiectului sovietic, arătate mai înainte. Menţine şi garantează, prin urmare, principiul general al libertăţii navigaţiei pe Dunăre, fără nici un fel de discriminare, pentru vasele de comerţ ale tuturor ţărilor, dar respinge principiul dominaţiei asupra Dunării de către puterile capitaliste.

Problemele de ordin technic, financiar şi administrativ sunt soluţionate în conformitate atât cu interesele generale alé navigaţiei, cât şi cu respectul suveranităţii riveranilor.

Convenţia ce s'a semnat de către statele dunărene constituie o categorică victorie a ţărilor riverane, împotriva tendinţei de subjugare economică şi politică a lor, de către ţările din lagărul imperialist. Unite prin ideologia democraţiei populare, în jurul marelui stat socialist U.R.S.S., şi având alături Uniunea Sovietică, prin Conferinţa dela Belgrad s'a reuşit să se impună în problema dunăreană — soluţiile cele mai bune pentru asigurarea şi progresul navigaţiei pe această importantă arteră de comunicaţie, conform intereselor vitale ale tuturor statelor dunărene.

Noua Convenţiune a navigaţiei pe Dunăre marchează o etapă foarte importantă pentru viitorul ţărilor dunărene. Ea oferă perspective largi desvoltării relaţiilor comerciale şi culturale dintre ele. Prin eforturile unite ce se vor depune pentru executarea marilor lucrări hidrotechnice în vederea îmbunătăţirei şenalului navigabil, a instalaţiunilor portuare, vaselor comerciale etc., schimburile culturale ca şi cele ale produselor muncii planificate a acestor ţări vor cunoaşte o intensitate nemai întâlnită până azi, contribuind astfel la ridicarea bunei stări generale a popoarelor dunărene, care, luptând pentru pace şi progres, îşi urmează drumul lor spre socialism.

Ing. *S. Săceanu*

Solidaritatea Statelor Democrate riverane, a învins pe cei ce au vrut să întoarcă înapoi mersul Istoriei.

Forţa Navală de Război a Uniunii Sovietice

de C'Amiral V. FOKIN

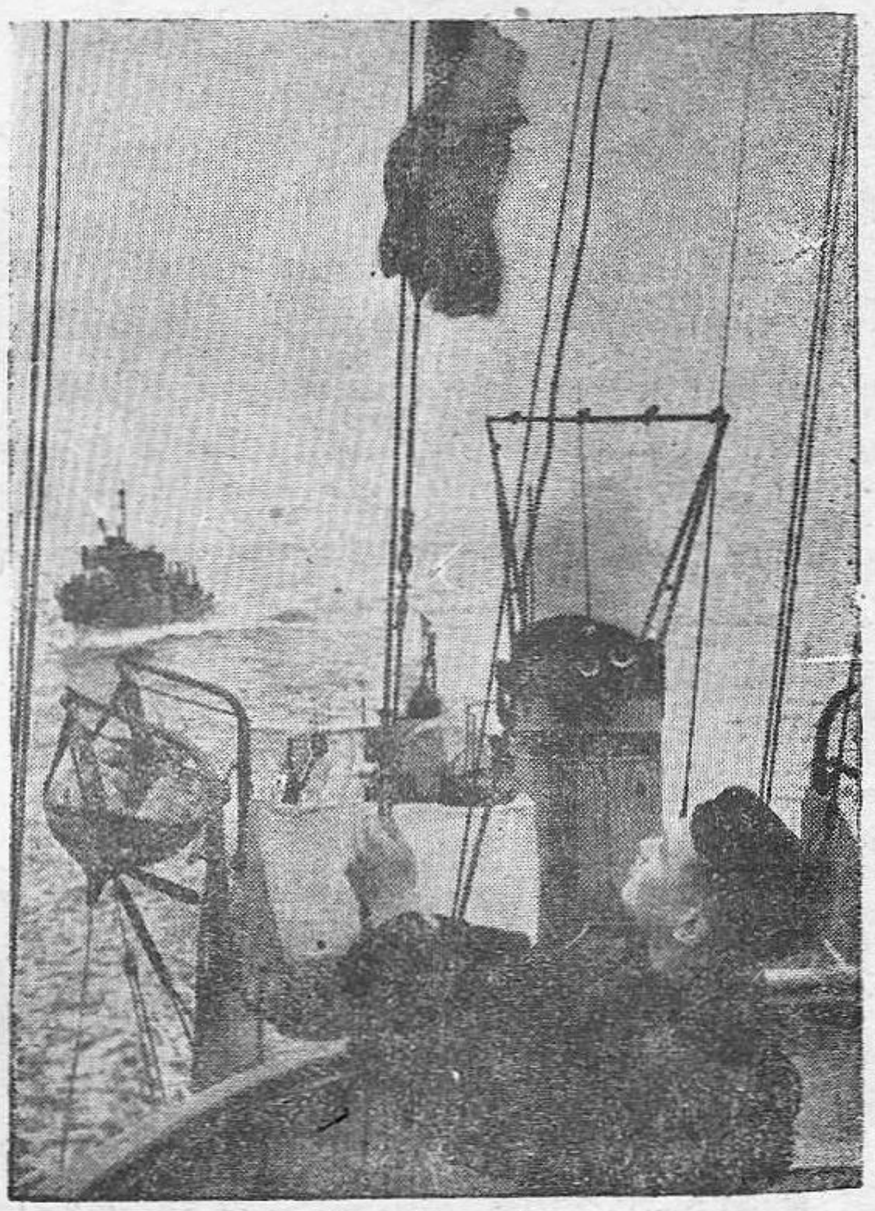
Uniunea Sovietică este o mare putere continentală şi maritimă. Dacă lungimea totală a frontierelor de stat ale Uniunii Sovietice este de aproape de 65.000 de kilometri, mai mult de două treimi îl ocupă ţărmurile mărilor şi oceanelor. Nicio altă ţară din lume nu are o frontieră maritimă atât de întinsă ca Uniunea Sovietică. Nu este deci de mirare că în sistemul Forţelor Armate ale Uniunii Sovietice, un loc foarte important îl ocupă flota navală de război, care stă neclintit de veghe întru apărarea hotarelor Patriei.

Partidul bolşevic şi guvernul sovietic au manifestat şi continuă să manifeste cea mai mare grijă pentru apărarea frontierilor maritime ale Uniuni Sovietice şi pentru construirea flotei navale de război.

După terminarea războiului civil în Martie 1921, al zecelea congres al partidului a subliniat în mod deosebit necesitatea ca „în conformitate cu situaţia generală şi resursele materiale ale Republicii Sovietice să se ia măsuri în vederea renaşterii şi întăririi flotei roşii".

Paralel cu refacerea economiei naţionale sovietice au luat amploare şi lucrările de construire a flotei, a bazelor navale de război, în vederea creerii aviaţiei maritime şi pregătirii cadrelor necesare. Dar, această activitate în vederea creerii unei puternice flote navale de război sovietice a început cu adevărat şi a luat mare amploare în timpul planurilor cincinale staliniste, când a fost creată o industrie de prim rang, inclusiv o modernă şi puternică industrie de construcţii navale. Numai în cursul primelor două planuri cincinale şantierele navale sovietice au construit circa 500 noui vase

Din iniţiativa tovarăşului Stalin, în anul 1932, a fost organizată flota din oceanul Pacific, care a devenit foarte curând o forţă uriaşă, capabilă să asigure interesele de stat ale Uniunii Sovietice în oceanul Pacific. După un an, tot pe baza indicaţiei date de tovarăşul Stalin, a început organizarea flotei nordice, care a devenit un scut de nădejde al hotarelor maritime din Extremul Nord sovietic. Simultan a fost foarte mult întărită forţa combativă a vechilor flote din Marea Baltică şi Marea Neagră. Şantierele navale sovietice construiau vase de toate clasele, inclusiv vase foarte puternice care nu cedau întru nimic vaselor de care dispun cele mai mari puteri maritime.



Pavilionul

In anul 1939, guvernul sovietic a stabilit o sărbătoare anuală — Ziua Flotei Navale de Război sovietice. De atunci, popoarele ţării sovietelor marchează în fiecare an această zi ca o trecere în revistă a forţei navale a Patriei, demonstrându-şi dragostea lor pentru flotă şi grija pe care o are pentru propăşirea neîncetată a ei.

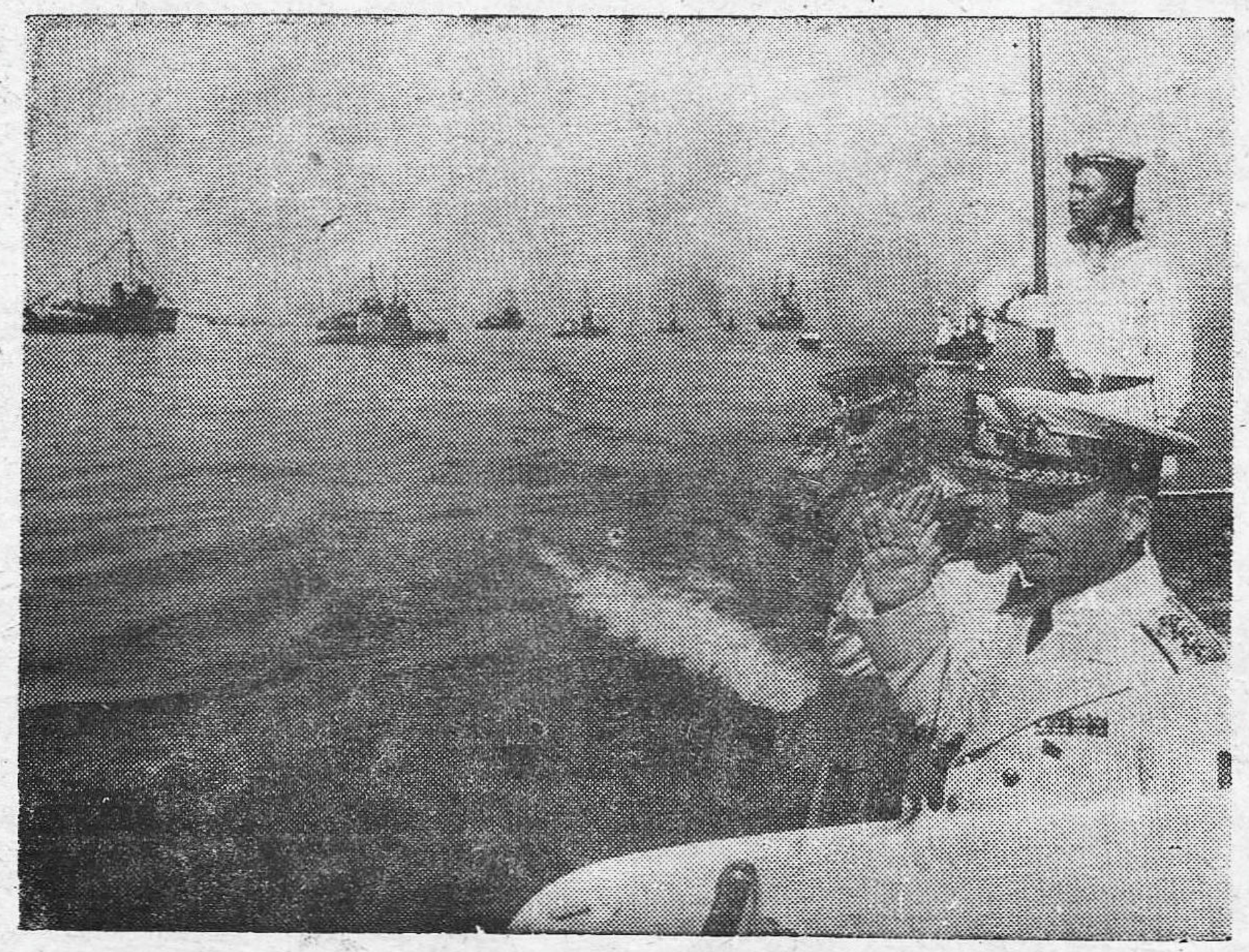
Chiar din primele zile de existenţă, flota a fost un ajutor devotat şi de nădejde al Armatei Roşii în crâncena luptă armată, pe care tânărul stat socialist a trebuit s'o ducă împotriva

alb-gardiştilor şi a intervenţioniştilor — duşmanii de moarte ai Republicii Sovietice.

Flota navală de război sovietică a jucat însă un rol deosebit de important în cursul Marelui Război pentru Apărarea Patriei. Flota a dat un mare ajutor de artilerie trupelor terestre, apărând flancurile lor maritime. Marinarii au luptat şi pe uscat în efectivele unităţilor şi formaţiunilor terestre. Vasele, submarinele şi aviaţia flotei maritime sovietice dădea grele lovituri navelor de război şi vapoarelor de transport inamice, pe căile sale de comunicaţie, apărând în acelaş timp temeinic, propriile căi de comunicaţie.

război a ţinut pe loc mult timp, mari efective de trupe inamice, cauzându-le pierderi grele.

O importanţă deosebit de mare a avut-o apărarea dârză şi îndelungată a oraşelor şi bazelor navale de război depe litoralul sovietic — Tallin, Hanko, Leningrad, Odessa, Sevastopol. Oraşul gloriei ruse — Sevastopolul s'a apărat eroic timp de 8 luni, fiind departe în spatele frontului german. Vasele flotei de pe Marea Neagră — cuirasatul de linie „Sevastopol", crucişătoare, torpiloare de escadră şi alte nave de război, învingând blocada inamicului, în tot cursul apărării fără seamăn de eroice a Sevastopolului au dat tot timpul garnizoanei din oraşul



Revistă navală.

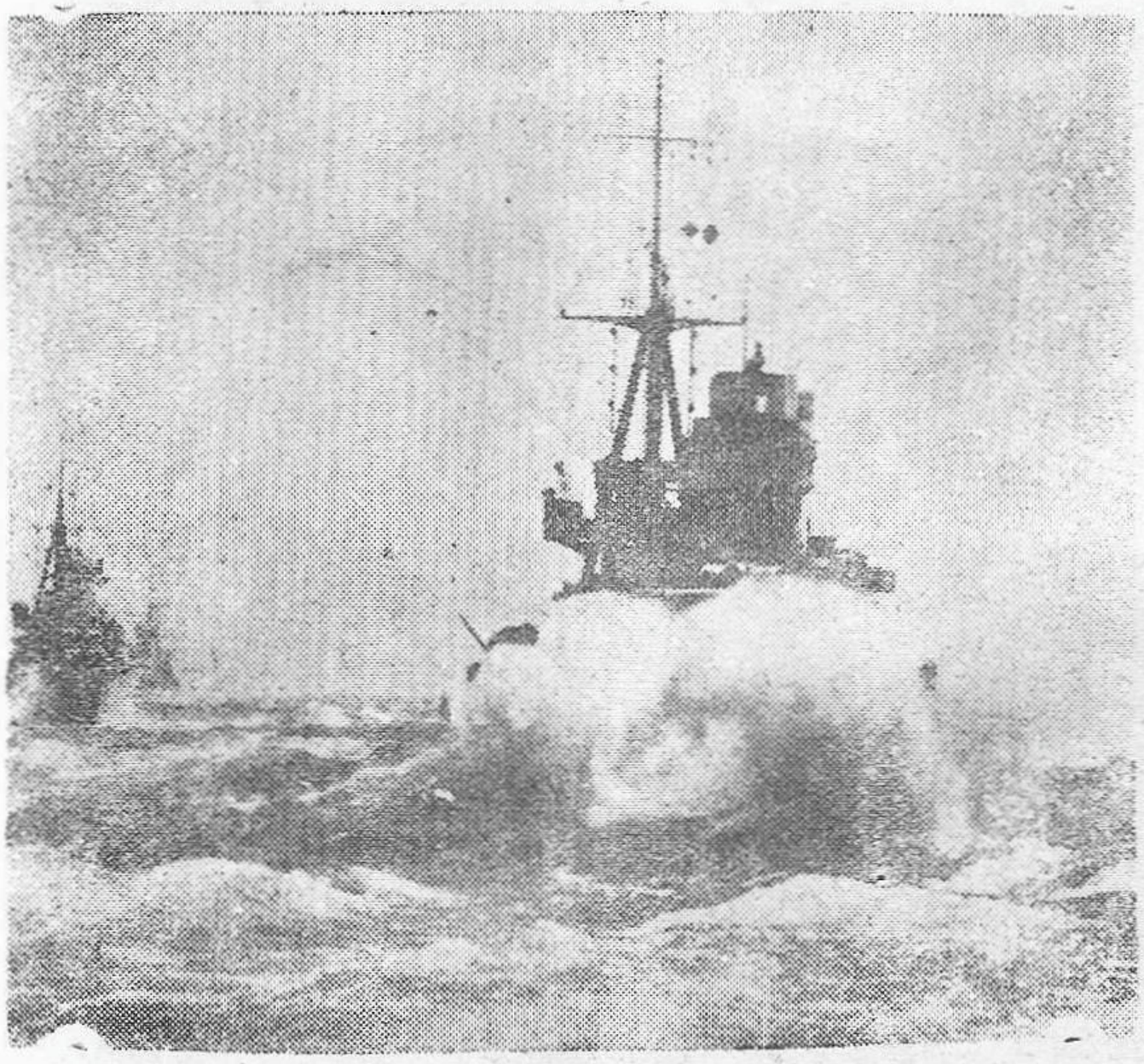
„In cursul Marelui Război pentru Apărarea Patriei, dus de poporul sovietic împotriva Germaniei fasciste, flota navală de război a statului nostru a fost un ajutor credincios al Armatei Roşii". Aceste cuvinte ale generalisimului Stalin elogiază mai bine ca orice încordata şi multilaterala activitate de luptă a flotei navale de război sovietice.

In prima perioadă a Războiului de Apărare a Patriei, flota navală de asediat cel mai mare sprijin de artilerie.

La fel şi marinarii din Marea Baltică au luptat cu cea mai mare înverşunare până toamna târziu, în spatele frontului german pentru a apăra insulele arhipelagului Moonzund. In luptele pentru oraşele şi porturile Ezel, Dago şi Mosâ, nemţii au suferit pierderi foarte grele. Marinarii Flotei Baltice au nimicit circa 30.000 de fascişti, au scufundat un crucişător, cinci

torpiloare, două submarine, zece vapoare de transport, peste 50 de vedete şi au doborît 27 avioane duşmane.

Nu va fi niciodată uitată apărarea eroică de către marinarii de pe Marea Baltică a bazei navale de război Hanko — (Gongut) acest for-post avansat al Leningradului. Garnizoana din Hanko, complect izolată de principalele forţe armate sovietice, a luptat cu nemaipomenită fermitate timp de 165 de zile, respingând numeroasele atacuri deslănţuite de duşmani de pe uscat, din aer şi de pe mare. Inamicul a pierdut aci circa 5.000 de soldaţi şi ofiţeri numai morţi. In plus el a pierdut două torpiloare, şase vedete motorizate, peste 100 de nave, mici, 53 avioane şi numeroase alte materiale



Pe hulă.

de război. Inamicul n'a reuşit să cucerească baza Hanko prin luptă. Garnizoana acestei baze navale de război sovietice, a fost evacuată de acolo conform ordinului comandamentului sovietic, numai după ce şi-a îndeplinit misiunea ce i-a fost încredinţată, venind apoi în apărarea Leningradului.

Dar cea mai măreaţă epopee a faptelor de arme ale poporului sovietic a fost apărarărea eroică a Leningradului. Flota de pe Marea Baltică, decorată cu ordinul „Drapelul Roşu", acţionând în colaborare cu unităţile Armatei Roşii, a fost un apărător demn al marelui oraş. Vasele de linie, crucişătoarele şi torpiloarele de escadră, ocupând poziţii de artilerie în apropiere de ţărm şi pe fluviul Neva, au susţinut timp de mai mult de doi ani prin focul lor unităţile frontului, care apărau oraşul.

Una din manifestările activităţii de luptă a flotei sovietice în cursul Marelui Război pentru Apărarea Patriei, au fost operaţiunile de debarcare de trupe sovietice în flancul şi în spatele frontului inamic. Se ştie bine, că în tot cursul războiului hitleriştii n'au reuşit să debarce pe calea mării trupe pe niciun sector al frontului. Ofensiva Armatei Sovietice însă, era deobiceiu însoţită de debarcare de trupe în flancul şi spatele frontului inamic.

In tot cursul războiului flota sovietică a îndeplinit cu succes una din sarcinile ei principale, luptând neîncetat pe căile maritime de comunicaţie a inamicului. In timpul Marelui Război pentru Apărarea Patriei, vasele, submarinele şi avioanele flotei navale de război sovietice au scufundat câteva mii de vase inamice. Excepţional de energic acţionau submarinele sovietice. Vasele inamice erau tot timpul ameninţate de torpilele sovietice nu numai în largul mării, în cursul navigaţiei, dar chiar şi în timp ce stăteau la bazele lor.

Nemţii n'au fost în stare să împiedice activitatea energică de luptă a submarinelor sovietice. Nici escortele întărite ale convoaelor, nici şiretlicurile uzate în instalarea minelor nu i-au salvat de uriaşe pierderi pe mare. In cursul războiului submarinele sovietice au scufundat sute de vase de transport şi militare ale inamicului Calea parcursă de flotilele militare sovietice este marcată prin reuşite operaţiuni militare. Prin focul distrugător al tunurilor şi aruncătoarelor lor de mine, ele susţineau energic unităţile terestre în ofensivă, contribuiau la sfărâmarea fortificaţiilor defensive duşmane, ajutau la forţarea obstacolelor aquatice şi efectuau îndrăzneţe operaţiuni de debarcare a trupelor în spatele frontului inamic.

Aşa de pildă, flotila de pe Dunăre, al cărei drapel este decorat cu ordinile „Drapelul Roşu", „Nahimov" şi „Kutuzov" a contribuit la izgonirea

cotropitorilor fascişti germani din regiunile de Sud-Vest ale ţării sovietelor şi participând la urmărirea inamicului a înaintat cu lupte departe în susul Dunărei, participând la eliberarea capitalei Jugoslaviei — Belgrad şi la ultimile lupte pentru cucerirea oraşelor Budapesta şi Viena.

Flotila de pe Nipru, decorată cu ordinul „Drapelul Roşu" a ajutat unităţile armatei sovietice să zdrobească gruparea centrală de trupe germane depe teritoriul Belorusiei. Vasele acestei flotile au intrat în apele Vistulei şi ale Vartei, iar apoi şi-au mutat operaţiile în apele râurilor din Germania răsăriteană, ajungând pe apele râului Spree până la Berlin.

O activitate eroică a desfăşurat şi flotila depe lacul Ladoga. Prin apele acestui lac trecea singura cale de comunicaţie, care unea Leningradul blocat cu restul ţării sovietelor. Vasele flotilei ocroteau celebrul „drum al vieţii", transportau oameni şi încărcături. In perioada blocadei, flotila a transportat peste apele lacului mai mult de 800.000 de oameni, peste un milion de tone de încărcături, circa 16.000 capete de vite, 140 locomotive, 2.500 vagoane.

„Activitatea de luptă a marinarilor sovietici s'a caracterizat prin fermitate şi vitejie plină de abnegaţie, prin intense acţiuni de luptă şi printr'o înaltă măestrie militară. Marinarii de pe submarine şi nave, aviatorii artilerişti şi infanteriştii maritimi şi-au însuşit şi desvoltat cele mai preţioase laturi din tradiţiile seculare ale flotei ruse" (Stalin).

Forţele navale de război sovietice au rezistat în cursul Marelui Război pentru Apărarea Patriei, la cele mai grele încercări, s'au întărit şi călit acumulând o mare experienţă în domeniul războiului maritim contemporan. Cu toate încercările grele, pe care flota sovietică le-a învins cu succes în timpul războiului, ea nu numai că şi-a păstrat toate principalele vase, dar şi chiar şi-a complectat compoziţia cu numeroase noui vase. Tehnica flotei navale de război a Uniunii Sovietice a devenit şi mai perfectă.

Anii războiului au fost pentru ofiţerii flotei ani de încordate cercetări şi căutări creatoare, au constituit o perioadă de insistentă şi neîncetată perfecţionare a procedeelor şi metodelor de folosire a armelor lor. Experienţa de luptă, acumulată de flotă, a ridicat pe noui culmi măestria navală de război sovietică.

Victoriile repurtate asupra Germaniei şi Japoniei au lărgit şi consolidat mult frontierele maritime ale ţării sovietelor. Flota noastră a ieşit în largul operativ al mării Baltice şi al oceanului Pacific. Toate acestea au mărit şi mai mult rolul forţelor navale de război sovietice, care constitue o parte integrantă şi indisolubilă a forţelor armate ale Uniunii Sovietice, menite să apere interesele de stat ale Patriei noastre socialiste. Marinarii sovietici întâmpină sărbătoarea lor şi a întregului popor sovietic — Ziua Flotei Navale de Război, deplin conştienţi de sarcinile pe care le-a pus în faţa flotei tovarăşul Stalin, care a subliniat necesitatea de a „pregăti şi perfecţiona neîncetat cadrele de marinari de a însuşi în totul experienţa de luptă a războiului pentru Apărarea Patriei, de a ridica şi mai sus cultura, disciplina şi spiritul de organizare maritim în rândurile lor". Fiecare marinar militar, începând dela amiral şi până la marinarii de rând, participă la îndeplinirea acestor sarcini, în conformitate cu proporţiile şi caracterul activităţii sale.

Forţele navale de război ale ţării sovietelor, conduse de partidul lui Lenin şi Stalin şi ajutate de întregul popor sovietic cresc şi se întăresc pe zi ce trece.

Trăiască prietenia între Marina Uniunii Sovietice şi Marina Republicei Populare Române.

Sărbătoarea Flotei Sovietice

In ziua de 15 August, popoarele Sovietice şi odată cu ele întreaga lume democrată, au sărbătorit pe bravii marinari ai Uniuni, cinstind eroismul cu care şi-au apărat patria şi înalta conştiinţă care i-a animat în lupta pentru eliberarea altor popoare şi contribuind, alături de armata de uscat la asigurarea păcii pe întinsul apelor.

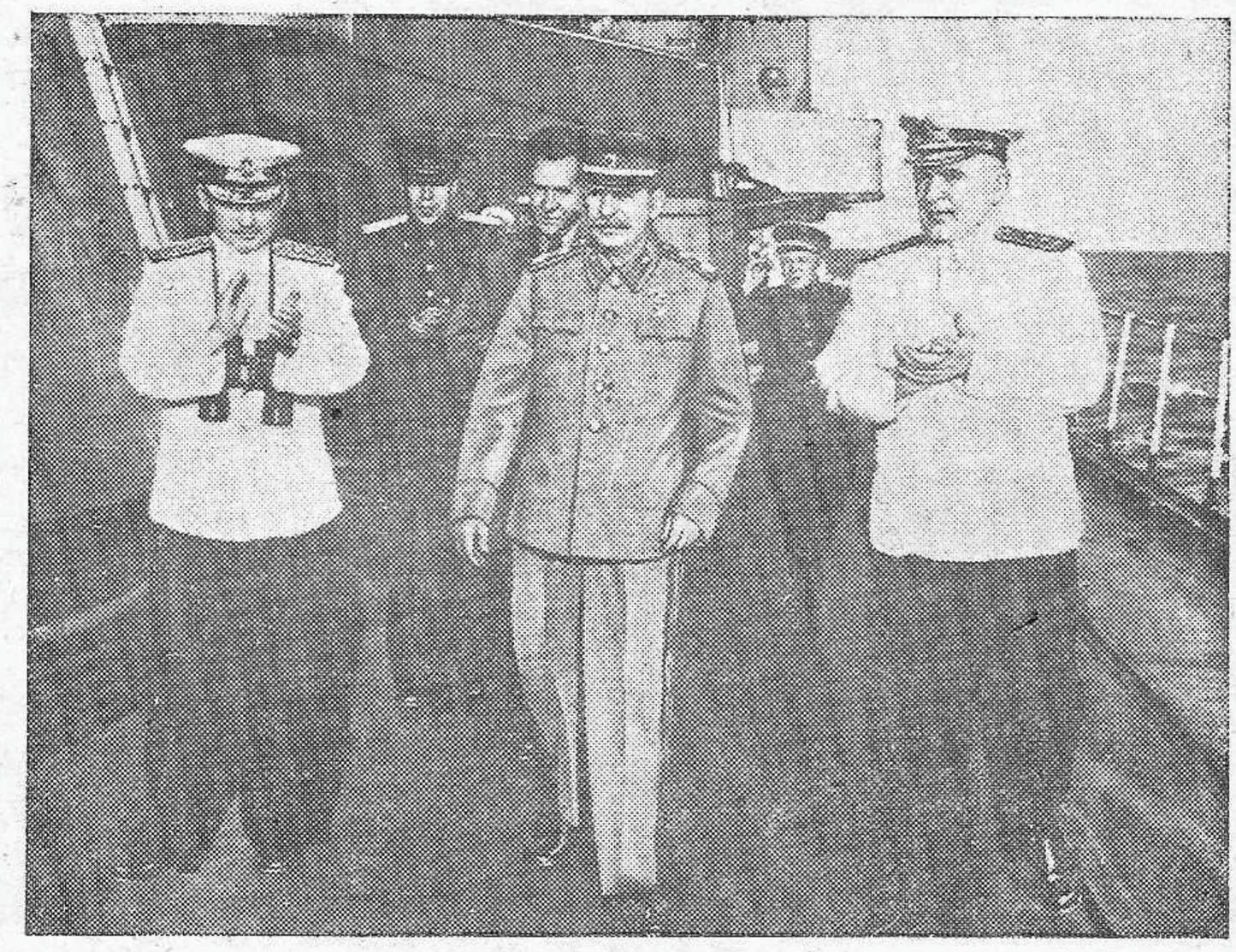
De fapt, ziua Flotei Navale Sovietice, este la 27 Iulie, dată pe care din 1939, Guvernul Sovietic a decretat-o ca zi de mobilizare a întregului popor pentru desvoltarea Flotei Navale de Răsboi. Anul acesta însă data de 27 Iulie a fost folosită pentru sărbătorirea Aviaţiei, a cărei sărbătoare se amânase din cauza timpului defavorabil.

Această amânare nu a împiedicat cu nimic ca sărbătoarea Flotei Sovietice să se desfăşoare cu acelaş entuziasm cu care ştiu întotdeauna oamenii sovietici să înconjoare pe bravii luptători ai Armatei şi Flotei Navale.

In toate bazele navale sovietice, pe vase s'a înălţat marele pavoaz, s'a citit Ordinul de Zi dat de ministrul forţelor armate U.R.S.S., mareşalul Uniunii Sovietice, Bulganin, prin care s'a salutat această zi şi s'a urat marinarilor sovietici să obţină noi succese în ducerea la îndeplinire a sarcinei de a întări şi mai mult forţa navală a statului sovietic. Seară, s'au tras câte 20 salve de artilerie depe vasele din: Leningrad, Kronstadt, Tallin, Baltiisk, Sevastopol, Odesa, Murmansk, Waenga, Arhanghelsc, Wladivostok, Port-Arthur, Sovietskaia Gavan, Petropavlovsk în Kamciatka, Baku, Kabarovsk, Ismail şi Pinsk.

In această zi, în oraşele sovietice s'au ţinut vesele întreceri sportive şi petreceri în masă.

La Moscova, amiralul Yumaşev, comandantul forţelor navale al U.R.S.S., la tradiţionala şedinţă a Sovietului deputaţilor poporului muncitor din Moscova, a Comitetului local al Partidului Comunist (bolşevic) al Uniunii Sovietice şi al Comandamentului suprem al Forţelor Navale al U.R.S.S., a reamintit istoricul luptei poporului rus pentru a-şi construi o flotă, faptele



Generalissimul Stalin însoţit de amiralii V. S. Imaşev şi F. I. Okteabriski, la bordul crucişetorului „Molotov".

gloricase ale comandanţilor flotei, ale marinarilor şi constructorilor de vapoare .In încheere a trasat sarcinile ce stau în faţa marinei sovietice în perioada de după război.

Ca sarcină principală stă întărirea frontierelor maritime sarcină ce îşi găseşte realizarea în condiţiunile create prin grija Guvernului Sovietic a Partidului Comunist şi marelui lui conducător Generalissimul Stalin.

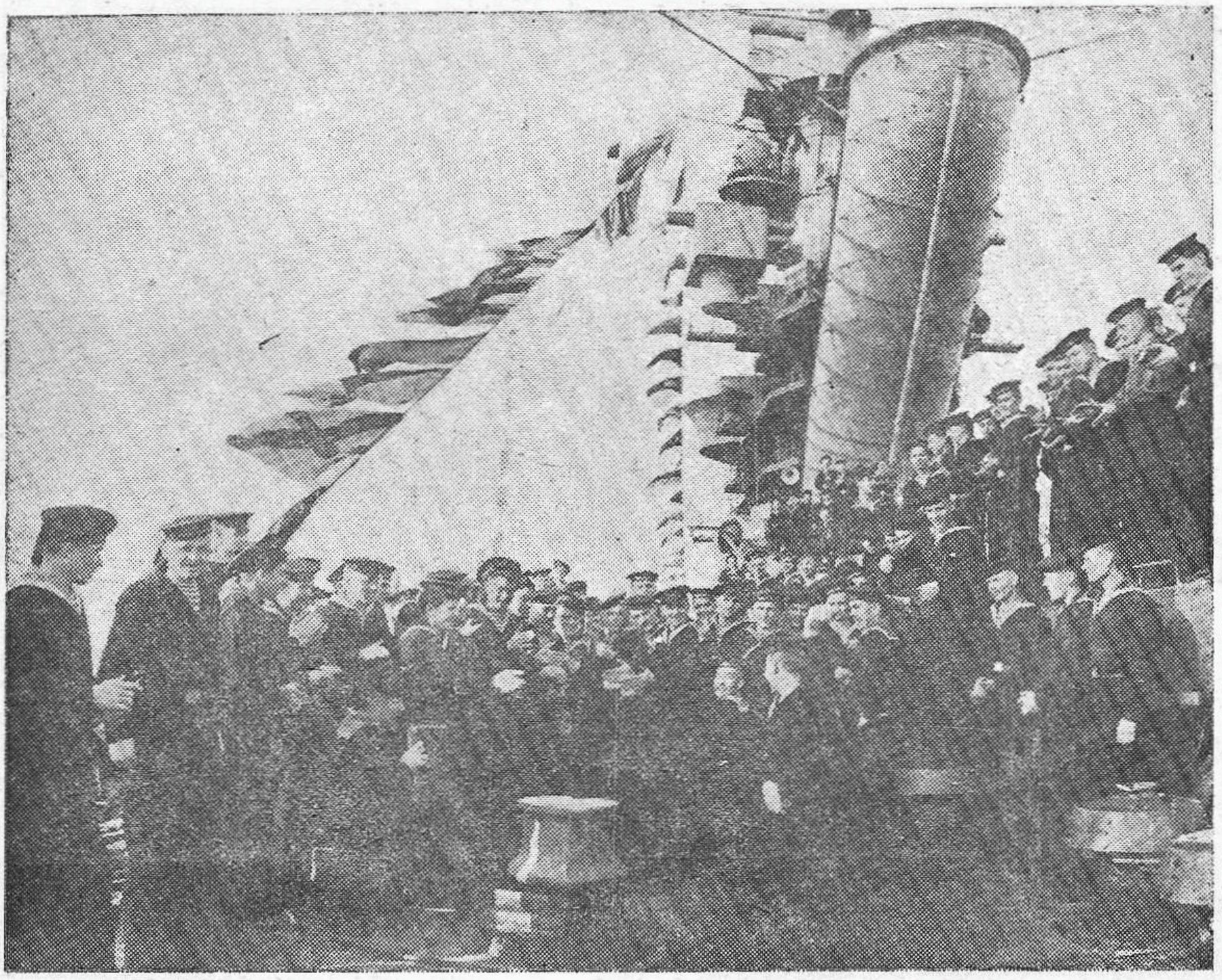
Industrializarea stalinistă a ţării a asigurat desvoltarea rapidă a şantierelor de construcţii navale, iar ştiinţa avansată sovietică este în măsură să asigure perfecţionarea technică şi a armamentului maritim. Este deajuns să rea-

mîntim numele academicianului A. N. Krâlov ale cărui lucrări în domeniul construcţiilor navale şi în domeniul rezistenţei vaselor sunt cunoscute în lumea întreagă, de numele savantului — inginer P. F. Poncovici, laureat al premiului Stalin sau de vice-amiralul A. C. Goncearov, autorul unui important studiu, care a deschis noi posibilităţi pentru folosirea artileriei de bord, pentru a întrevedea care va fi forţa navală sovietică în cazul când graniţele Uniunii Sovietice şi pacea lumii ar fi ameninţate.

Folosind toate cuceririle ştiinţei şi technicei moderne, industria socialistă construeşte aci baze maritime iar planul cincinal actual prevede

războiul, au distrus peste 3.500 de vase de transport sau nave de luptă. Numai într'o singură luptă pentru apărarea Leningradului aviatorii Flotei Balticei au scufundat 100 vase de transport germane cu un tonaj de 500.000 tone. In luptele cu marinarii sovietici, nemţii au pierdut peste 280.000 de soldaţi şi ofiţeri care au fost răniţi sau ucişi.

Forţele Navale au dovedit apoi o mare capacitate de luptă în apărarea flancurilor strategice dinspre mare, ale Armatei Sovietice, împotriva debarcărilor şi loviturilor duşmanului. Dacă vom aminti că în timp ce nemţii nu au reuşit în tot timpul războiului să execute nici



Repaos la bord.

pentru anul 1950 un număr dublu de vase faţă de câte au fost în 1940, şi deacum ne-am convins că ceeace este prevăzut, se realizează cu precizie, de multe ori chiar înainte de termenul fixat.

Alături de construcţii, o altă preocupare este crearea de noi cadre bine pregătite, în măsură să cunoască şi să deservească aceste realizări massive ale technicei. In acest scop experienţa ultimului război este folosită din plin. Şi nu se poate spune că această experienţă nu este bogată şi mai ales că nu continuă tradiţia eroică de luptă a marinarilor ruşi.

In războiul de apărare a Patriei marinarii sovietici în cursul celor 46 de luni, cât a durat

o debarcare în spatele frontului sovietic, în timp ce marinarii sovietici au realizat peste o sută de asemenea debarcări, ne va fi uşor să recunoaştem superioritatea categorică a comandamentului sovietic precum şi eroismul marinarilor.

La aceasta se mai pot adăuga multe: îndrăsneţele transporturi cu populaţia civilă şi ostaşi răniţi sau tragerile de artilerie ca acele depe vasele de linie („Petropavlovsk", „Revoluţia din Octombrie" şi altele) care au sdrobit ofensiva nemţilor la Leningrad, luptele eroice ale infanteriei de marină dela Odesa şi Sevastopol (pe acesta din urmă recucerindu-l în două săptămâni în timp ce nemţii s'au măcinat în faţa lui timp de 250 zile), atacurile iscusite ale submarinişti-

de unde putem lua exemplul submarinului comandat de Farusnoi, care la al treilea asalt al Sevastopolului a executat şase raiduri în ciuda celor 442 bombe trase de nemţi asupra lui numai într'o singură zi, străpungerea oricărei apărări inamice, luptele flotilelor fluviale sau atacurile curajoase ale flotilelor de aviaţie.

Pe apă şi sub apă, pe pământ sau în aer, curajul şi pregătirea marinarilor sovietici au dovedit superioritatea strategiei şi tacţicei lor faţă de toate celelalte sisteme de luptă învechité, pé care armatele ţărilor capitaliste le-au folosit în războiu.

Iată ce spune despre Flota Navală de războiu a Uniunii Sovietice Generalissimul Stalin, în ordinul de zi din 22 Iulie 1945:

„Acţiunile combative ale marinarilor sovietici s'au distins prin fermitate şi curaj plin de abnegaţie, printr'o înaltă activitate de luptă şi măestrie militară, în Marea Baltică, Marea Neagră şi Marea Barent, pe Volga, Dunăre şi Nipru, marinarii sovietici au înscris în cei patru ani de războiu noi pagini în cartea gloriei navale ruse. Flota şi-a îndeplinit până la capăt datoria faţă de Patria Sovietică".

Sărbătoarea Marinei de războiu Sovietice a găsit un puternic ecou în rândurile forţelor progresiste din lumea întreagă, pentrucă aşa cum scrie „Pravda" în editorialul consacrat acestei zile, popoarele ştiu că pentru Sovietici pacea trainică este o condiţie esenţială a înaintării spre

La întrecere: „Tribord" contra „Babord".

comunism şi că forţele armate sovietice, inclusiv Marina, spre deosebire de forţele armate imperialiste, nu urmăresc un scop agresiv. Uniunea Sovietică ţine seamă de situaţia internaţională şi acesta este motivul pentru care îşi întăreşte continuu forţele sale armate, inclusiv Marina, dar popoarele lumii văd în Uniunea Sovietică un bastion al păcii.

Locot. *Gh. Vasilescu*
din Comandamentul Marinei Militare

Trăiască Eroica Flotă Roşie, Apărătoarea Păcii, Libertăţii şi Democraţiei

FAPTE DE ARME RUSO-ROMÂNE

din trecutele războae pe Dunăre

Dacă situaţia generală, cauzele şi felul cum s'au desfăşurat cele două războae din 1877-78 şi 1916-18 în cari România a luptat alături de Rusia sunt într'o oarecare măsură cunoscute, nu tot astfel s'ar putea spune despre operaţiunile navale de pe Dunăre. Deşi Dunărea a constituit în ambele conflágraţiuni un important teatru de război, totuşi din cauza amploarei operaţiunilor terestre, acţiunile petrecute pe fluviu au apărut pe un plan secundar, pentruca apoi, odată cu scurgerea timpului, să fie date uitării.

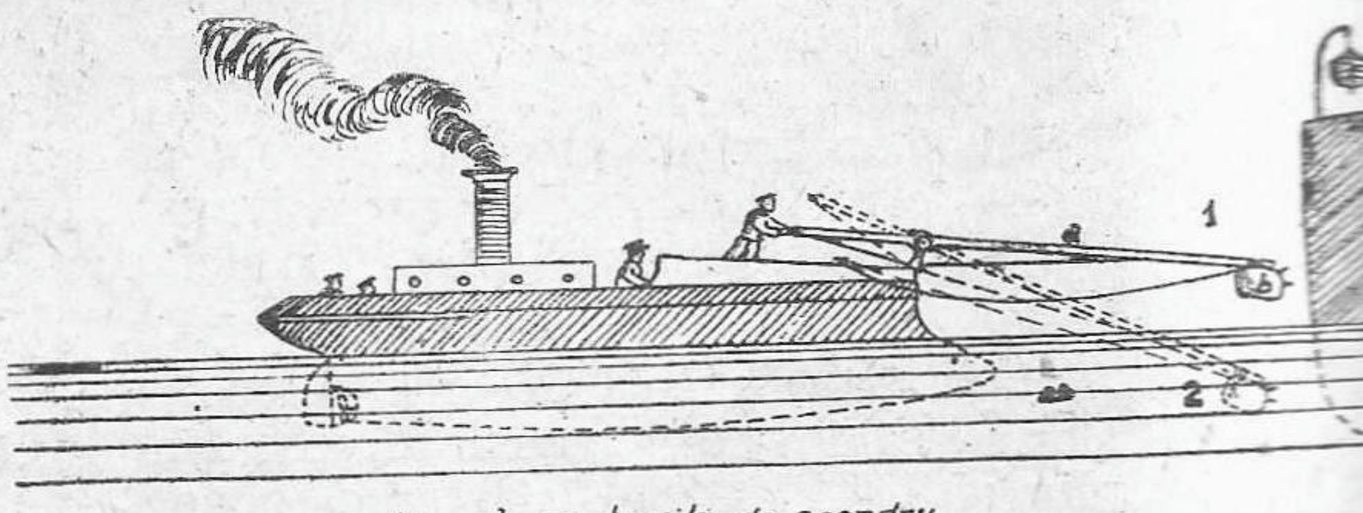
Şi totuşi, acţiunile fluviale din trecutele războae, terminate victorios, oglindesc puterea colaborării şi a frăţiei de arme ruso-române începută acum 70 de ani.

Este cunoscut faptul că la începutul războiului din 1877-78, armata rusă dispunea de un moral, o instrucţie şi o dotare materială care nu suferea comparaţie cu armata otomană. In schimb însă, flota rusă era într'o mare inferioritate nu numai pe Dunăre unde nu dispunea de nici un bastiment, ci chiar pe Marea Neagră. Acest lucru se datora în deosebi condiţiunilor tratatului dela Paris prin care se prevedea că Rusia nu este îndreptăţită să întreţină o flotă de război nici pe Dunăre şi nici pe Marea Neagră. Celelalte puteri au avut grija ca să urmărească cu multă atenţiune respectarea acestor stipulaţiuni, astfel încât Rusiei nu i-a fost posibil să-şi construiască nici cel puţin minimul necesar pentru a face faţă ameninţărilor puternicei flote turceşti din Marea Neagră.

Diplomaţia rusească din acel timp reuşeşte însă din când în când să obţină dela Sublima Poartă dreptul de a introduce mici unităţi de război, printre cari unele camuflate în vase de comerţ.

In această situaţie este dela sine înţeles că participarea flotei ruse în războiul dela 1877 nu putea să fie decât secundară mărginindu-se doar la protecţia coastelor şi la distrugerea comerţului inamic, iar în ceeace priveşte Dunărea, s'a căutat a se face o largă întrebuinţare a mijloacelor de apărare submarină (mine, torpile, baraje, estacade, etc.) specialitate în care ruşii deţineau încă de pe atunci o superioritate necontestată.

Faptul că turcii ocupau Dobrogea în întregime, precum şi prezenţa pe Dunăre între Hârşova şi Brăila a unei fracţiuni puternice din flota turcă, periclita în mod serios scurgerea trupelor ruseşti spre Sud, cu deosebire în regiunea Barboşi, unde podul peste Siret era trecut aproape sub privirea turcilor. Este drept că aceştia din urmă au arătat tot timpul o inactivitate şi o lipsă de iniţiativă proverbiale, dar acest lucru nu putea permite Comandamentului rus neglijarea totală a măsurilor de siguranţă şi, deşi cu mijloace puţine, singura idee urmărită cu hotărîre a fost anihilarea flotei turceşti de pe Dunăre.



Atacul cu torpila de şcondru

a Şcondrul
b Încărcătura explosivă
1 Poziţia şcondrului în marş
2 Poziţia la lovire

Aceasta se compunea din 2 canoniere chiurasate de mare (LUFTI - DJELIL şi HIVZI - RAHMAN) de 2500 tone fiecare, 2 monitoare şi 3 vase fluviale armate.

Sosirea ruşilor pe Dunăre găseşte mica flotilă română care era încă în formaţie, pusă la adăpost de flota otomană pe Prut. Chiar aşa însă, flotila nu putea fi ţinută inactivă, astfel că o parte este pusă la dispoziţia flotilei ruse cu personalul mecanic român. Pentru operaţiunile ce vor urma, chiar Comândantul Secund al Flotilei, Maiorul Ion Murgescu se ambarcă pe unul din vase. România nefiind intrată încă în război, cele

două vase, canoniera FULGERUL şi şalupa RANDUNICA sunt trecute sub pavilion rusesc pentru a putea executa operaţiuni de război, celelalte vase ale flotilei române urmând a face transporturi de trupe şi materiale peste Dunăre, pe tot timpul războiului.

Odată cu sosirea artileriei de coastă ruseşti, se procedează la instalarea grelelor piese de asediu de 240 mm. pe baterii în regiunea Galaţi, Brăila şi Hârşova. Restul pieselor sunt repartizate în baterii dealungul Dunării.

Ofiţerii şi marinarii Flotilei române rămaşi disponibili de pe vase sunt constituiţi în corp aparte la Calafat, unde sub comanda Maiorului N. D. Maican Comandantul Flotilei, organizează opt baterii de 150 şi 120 mm.

In ziua de 11 Mai 1877, canoniera LUFTI-DJELIL înaintează pe braţul Măcin şi ancorează la 4 km. de Brăila. Rușii bănuind că vasul turcesc intenţionează să bombardeze Brăila deschid focul cu tunurile de 240 mm. şi obuzierele de 150 mm. aflate la Nord de Brăila. Deşi încadrat perfect dela primele lovituri, vasul turcesc nu ripostează. S'a constatat mai târziu că la bord nu era decât ofiţerul-secund (iar comandantul, plecând pentru a primi ordine, hotărîse să nu se tragă nici o lovitură de tun în lipsa sa dela bord).

După trei sferturi de oră, bateriile reuşesc să lovească vasul turcesc în plin şi LUFTI-DJELIL sare în aer cu întreg echipajul de 132 oameni din cari numai unul singur a reuşit să scape. Această primă victorie asupra flotei otomane provoacă o vie satisfacţie în rândurile armatei ruseşti mai ales că una din importantele unităţi turceşti era scoasă definitiv din luptă.

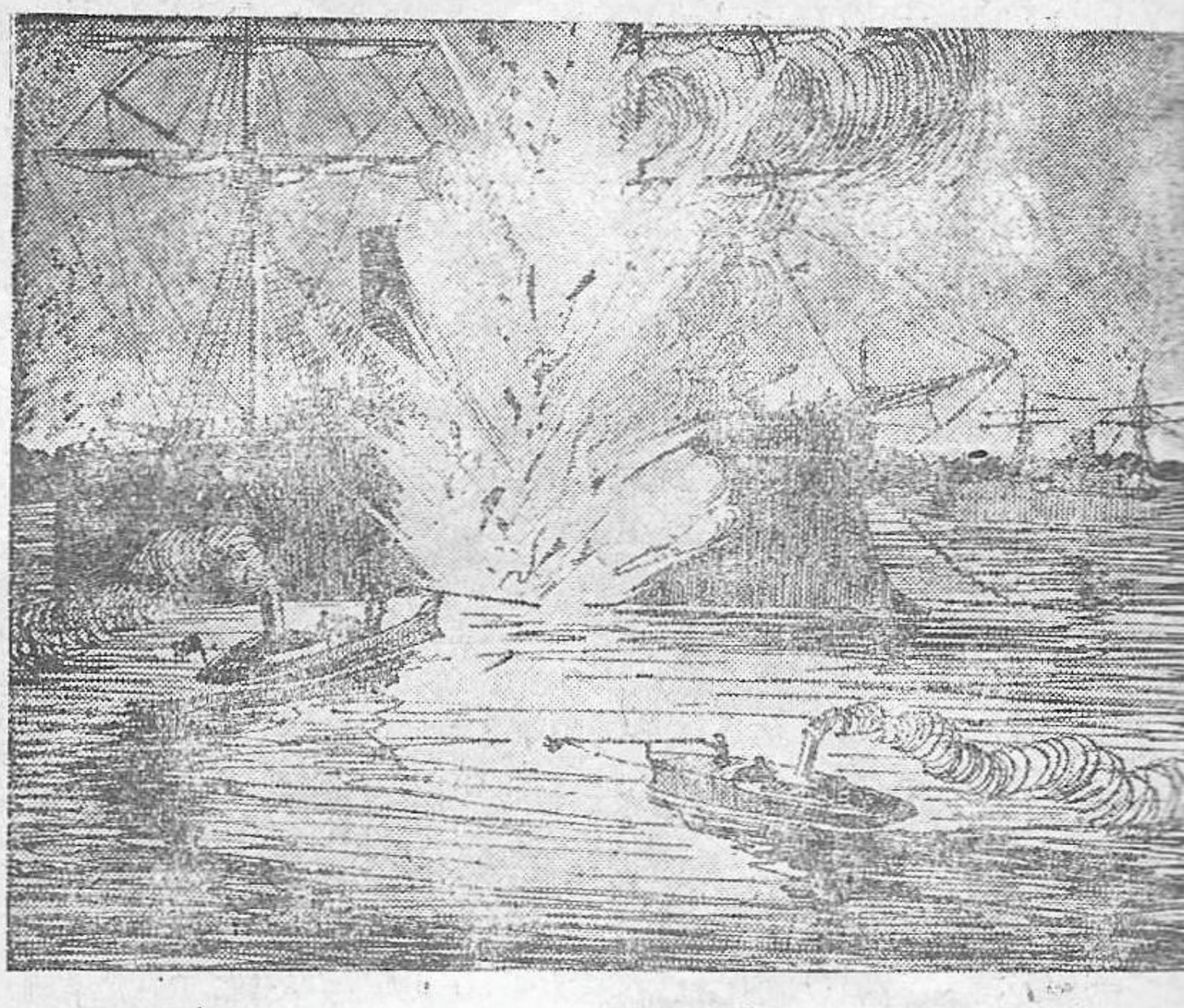
Restul vaselor turceşti rămân pe braţul Măcin unde asemenea unei reţele de păianjen din ce în ce mai strânse, barajele de mine pe cari flotila rusă le aşează necontenit îi limitează spaţiul şi mişcările.

Totuşi turcii pot încă aduce prejudicii serioase garnizoanelor de pe malul stâng al Dunării şi mai ales să stânjenească scurgerea trupelor ruse spre Sud. Deaceea la Brăila se organizează o flotilă de 4 şalupe cu vapori sub comanda Locotenentului Dubasoff care are ca misiune distrugerea vaselor turceşti de pe braţul Măcin.

In noaptea de 25-26 Mai, flotila părăseşte portul Brăila în cel mai strict secret; nici oamenii din echipaj nu cunoşteau scopul expediţiunii. Fiecare şalupă era înarmată cu o torpilă de şcondru care trebuia dusă până la ciocnirea de nava inamică.

Cele patru şalupe (RANDUNICA, XENIA, DZIGIT şi TAREVNA) reuşesc să se apropie de monitoarele turceşti fără a fi simţite. La bordul şalupei RANDUNICA lua parte la acest atac şi Maiorul Murgescu.

La câţiva zeci de metri de canoniera chiurasată HIVZI-RAHMAN şalupele sunt însă descoperite de sentinele cari dau alarma şi deschid focul. Echipajele trec imediat la posturile de luptă şi şalupele sunt acoperite de o ploae de gloanţe şi schije.



Torpilarea canonierei cuirasate „HIVZI-RAHMAN"

Cu tot focul intens, Locotenentul Dubasoff reuşeşte să se apropie cu RANDUNICA şi să lovească pe HIVZI-RAHMAN cu torpila de şcondru în dreptul turelei din pupa. Degajându-se cu greu din sfărămăturile exploziei RANDUNICA face loc XENIEI care la rândul său loveşte cu torpila spre prova chiurasatului care se scufundă imediat.

Deşi planul atacului prevedea torpilarea şi a celorlalte unităţi turceşti ce se găseau la gura Măcinului, aceasta nu s'a mai putut executa deoarece nu se mai putea reedita nici o surpriză.

Durata primului atac a făcut ca şalupele să fie surprinse de lumina zorilor chiar în apropierea inamicului, astfel încât flotila s'a întors la Brăila aproape pe lumină, cu numeroase avarii, totodată însă cu entuziasmul victoriei dobândite.

Prin acest atac, ultimul vas mare chiurasat, era scos din luptă, flota otomană rămânând numai cu 2 monitoare şi 3 vase fluviale armate.

Cu aceiaşi temeritate, accentuată şi mai mult de faptul că acţiunea s'a petrecut în plină zi, a fost executat atacul cu torpile (de către Locotenentul Scridlof cu şalupa SUTCA) asupra unui monitor turcesc în regiunea Rusciuk.

Sub o ploae de gloanţe şi obuze de artilerie, şalupa loveşte cu torpila de şcondru peretele de oţel al monitorului, dar firele electrice fiind rupte de schije torpila nu explodează şi cu întreg echipajul rănit şalupa se refugiază sub malul românesc. La acest atac a luat parte şi celebrul pictor rus Vereşaghin, renumit prin tablourile sale cu subiecte militare şi care nu se dădea în lături dela nici o acţiune oricât de periculoasă în dorinţa de a cunoaşte subiectele reale ale viitoarelor sale picturi. Vereşaghin a murit în 1904 la Port-Arthur, la bordul vasului-amiral odată cu Amiralul Makarof în cursul primei încercări de eşire a escadrei.

Aceiaşi şalupă SUTCA, condusă de Aspirantul Nilof, însoţită de şalupa MINA executară la sfârşitul lui Aprilie, un atac similar, de zi, asupra unui monitor turcesc, în dreptul Flămândei. Insuccesul atacului s'a datorit deasemenea ruperei firelor electrice din cauza schijelor, precum şi din cauza iscusitei manevre a monitorului — lucru care nu se mai întâmplase până atunci. Se crede că de astădată comandantul nu mai era turc-ci strein şi cunoştea foarte bine manevrele de derobare în faţa unui atac de şalupe torpiloare.

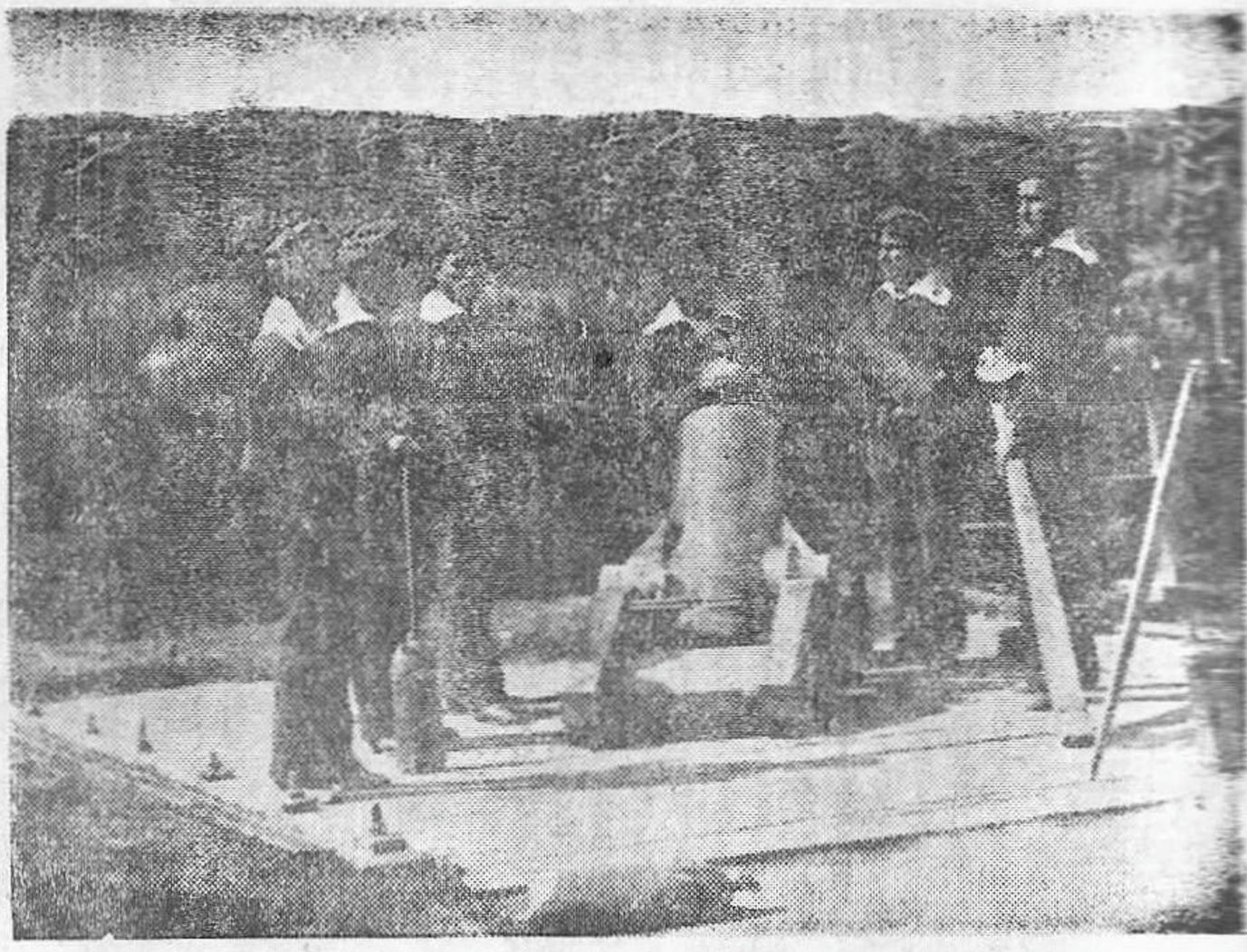
Până la trecerea Dunării de către Armata română, vasele Flotilei fac transporturi de trupe şi materiale ruseşti pe tot parcursul fluviului şi în special susţin trecerile din regiunea Brăila şi Galaţi, pentru atacul Dobrogei.

Fărămiţată şi izolată din ce în ce mai mult prin acţiuni temerare de atacuri cu torpile şi numeroase baraje de mine, flota otomană îşi vede marcat sfârşitul.

Totuşi unităţi risipite dealungul Dunării mai prezintă încă un oarecare pericol pentru trecerile peste fluviu, mai ales că în anumite regiuni acestea operează la adăpostul puternicelor baterii turceşti de pe malul drept.

Una din aceste unităţi rămasă izolată de restul flotei era monitorul PODGORITA care însoţit de un vas de lemn opera în regiunea Vidin.

Maiorul N. Maican care organizase Corpul flotilei cu opt baterii la Calafat, primeşte ordinul să scufunde monitorul turcesc care era adăpostit lângă ostrovul Chiftelele. O încercare făcută de 2 ofiţeri şi 40 soldaţi ruşi de a cuceri monitorul printr'o acţiune de



Bateria dela Calafat (1877).

un curaj deosebit, pornită de pe ostrov nu reuşeşte din cauza vigilenţei echipajului turcesc şi atunci Maiorul Maican deplasează şi instalează două baterii de mortiere în dreptul ostrovului cu cari începe tragerea în ziua de 7 Noembrie 1877. După trei ore de tir indirect, monitorul PODGORITA este lovit în plin şi face explozie, scufundându-se împreună cu vasul SOCRAT care-l însoţea.

Această nouă victorie asupra flotei turceşti arată că mijloacele fluviale ruso-române aflate pe Dunăre, deşi

erau reduse la cea mai simplă expresie faţă de mulţimea vaselor otomane, conduse însă cu pricepere şi curaj deosebit au putut da rezultate strălucite cari au dus la elogierea Marinelor ambelor ţări, pentru contribuţia lor la victoria finală.

La intrarea în războiul 1916 - 1918 flota ruso-română avea de înfruntat cele nouă monitoare chiurasate ale Flotei austro-ungare de pe Dunăre.

Deşi pe fluviu se putea prevedea o susţinere importantă a frontului terestru cu ajutorul flotei, pe mare nu dispuneam în acel timp decât de crucişetorul ELISABETA, bricul MIRCEA şi trei torpiloare fără valoare militară. In faţa acestei situaţii, ELISABETA a fost dezarmat, cele 8 tunuri ale sale fiind instalate în 2 baterii, la Turtucaia, iar torpiloarele au fost ataşate Diviziei de Dunăre. Apărarea litoralului maritim a fost încredinţată escadrei ruse a Amiralului Patton, care dispunea de chiurasatul ROSTISLAV, două submarine, patru distrugătoare şi şase dragoare de mine.

Escadra română de Dunăre ia parte sub comanda C-Amiralului N. Negrescu la apărarea Turtucaiei până la căderea capului de pod, susţinând cu artileria monitoarelor şi a bateriilor debarcate pe malul stâng retragerea trupelor şi contribuind în mare măsură la trecerea unităţilor înapoi peste Dunăre.

Blocată în dosul plăşilor şi estacadelor, flota austro-ungară nu a acţionat, rămânând tot timpul în regiunea de mijloc a Dunării.

Acţiunea întreprinsă la Rusciuk în contra monitoarelor austro - ungare chiar în ziua declarării războiului a făcut ca mişcările flotei inamice să se facă cu timiditate şi cu teama ca eventualele atacuri în viitor să nu micşoreze superioritatea numerică pe care flota austro-ungară o deţinea iniţial.

Această acţiune, declanşată din portul Giurgiu, a fost executată cu trei şalupe torpiloare (RANDUNICA, — aceiaşi cu care a fost torpilat HIVZI-RAHMAN în 1877, CATINA şi BUJORESCU) având fiecare câte două torpile automobile, asupra unei fracţiuni din flota austro-ungară aflată la ancoră în faţa Rusciukului. Improvizată în grabă, cu mijloace rudimentare, acţiunea şalupelor s'a soldat cu aruncarea în aer a unui şlep încărcat cu benzină, ca rezultat imediat. Flota austro-ungară s'a retras la adăpostul barajelor şi estacadelor pe Dunăre în sus, acţionând mai târziu cu prudenţa cunoscută, numai în măsura în care înaintarea trupelor terestre îi asigura deplasarea.

La 6 Septembrie 1916, atunci când armatele din Dobrogea se găseau în retragere, sosesc la Silistra trei canoniere ruse DONETZ, TERETZ şi KUBANETZ sub comanda Comandantului Swignin, cari intră în compunerea Escadrei române de Dunăre. Cele trei canoniere aveau câte 3 tunuri de 150 mm. şi două tunuri antiaeriene şi atât prin artileria lor puternică cât şi prin posibilitatea nelimitată a aprovizionării cu muniţiuni reprezentau o întărire considerabilă a forţelor noastre fluviale.

In timpul scurt de 4 luni cât au durat acţiunile flotei aliate româno-ruse, frontul terestru din Dobrogea a fost susţinut continuu în retragerea sa spre Nord. Misiunile principale ale flotei aliate erau de a rămâne continu în urmă şi prin focul său a întârzia înaintarea inamicului atrăgând asupra sa tirul bateriilor duşmane şi dând timp trupelor proprii să ocupe noi poziţii de luptă.

Conform acestor prescripţiuni, artileria vaselor române şi ruse bombardează intens Silistra în seara zilei de 8 Septembrie imediat ce a fost părăsit de trupele noastre, incendiind oraşul şi întârziind intrarea inamicului.

Acţionând mereu în urma frontului, departe în teritoriul cucerit de inamic, vasele flotei aliate schimbându-se continuu pe diviziuni, provoacă inamicului pierderi grele, forţându-l să întrebuinţeze o bună parte din artileria sa în contra vaselor. Canonierele ruseşti, cu artileria lor puternică, sunt întrebuinţate des în posturi de arier-gardă şi deşi lipsite de chiurasă şi având un pescaj foarte mare, se achită perfect de misiunile ce li se încredinţează.

Deşi inamicul se afla în acel timp în continuă înaintare, flota inamică nu a făcut nimic spre a se întâlni cu flota aliată româno-rusă care nu rămânea un moment în inactivitate; pu-

ternicele monitoare austro-ungare au preferat pozitiile comode şi lipsite de pericole din regiunea Dunării mijlocii decât o înaintare care ar fi dus la contactul şi, foarte probabil la ciocnirea cu vasele ruse şi române.

După evacuarea Cernavodei şi Hârşovei, monitoarele operând în strânsă legătură cu Armata 6-a rusă recuceresc Hârşova cu marinarii debarcaţi de pe vase, la 26 Octombrie, anunţând apoi trupele ruseşti ale armatei a 6-a cari desăvârşesc ocuparea. Câteva zile mai târziu, marinarii flotei repetă aceiaşi acţiune la Topalu după o serioasă pregătire de artilerie, care pune pe fugă pe inamic, deşi acesta se afla în plină înaintare.

La atacul dat asupra regiunei Topalu şi apoi la Turcoaia de către Armata 6-a rusă, acţiunea monitoarelor române şi a canonierelor ruse, întărite cu două vase armate, a provocat debandada inamicului prin tirul nimicitor al artileriei navale. Mulţumirile adresate flotei de către comandanţii trupelor ruseşti oglindesc realitatea colaborării navelor în susţinerea frontului terestru şi bunele rezultate obţinute.

Sfârşită în prima perioadă a războiului, acţiunea flotei aliate nu va mai continua până la terminarea conflictului, şi victoria finală.

Operaţiunile desfăşurate pe Dunăre au dus însă la rezultate concrete cari, în prima parte a campaniei nu puteau fi neglijate. Flota austro-ungară a fost ţinută continu în espectativă şi deşi mai puternică, niciodată nu a îndrăznit să-şi măsoare forţele cu flota aliată ruso-română.

Susţinerea frontului terestru a fost misiunea principală a vaselor române şi ruse în tot timpul primei perioade. Schimbul de experienţe, de cunoştinţe şi de metode tactice şi tehnice au îmbogăţit colaborarea între echipajele vaselor ruse şi române care s'a desfăşurat într'o camaraderie de arme demnă de exemplu.

Intărită prin operaţiunile din 1877-78 şi 1916-17, această camaraderie de arme a marinarilor ruşi şi români a intrat în tradiţia operaţiunilor de pe Dunăre prin acţiunile comune duse de Flotila de dragaj română şi de unităţile fluviale sovietice după 23 August 1944, în urmărirea forţelor naziste, pecetluind astfel o rodnică prietenie între Marinele a două ţări prietene.

I. Z.

MELANCOLIE

Un John, pierdut în ceaţă şi visare
Işi chinueşte geniul suveran,
Spre a găsi o Dunăre cu care
Să poată fi şi dânsul riveran...

S. O. S.

Ne-a prins pe Dunăre curentul!...
Naufragiem fără scăpare
Ne torpilară argumentul!...
Regrete; aşteptăm salvare.

IN JOS DEALUNGUL VOLGEI

Eram nu de mult la Gorki, la gara fluvială. Tocmai se îmbarcau pasagerii pe un vapor confortabil, care se îndrepta spre Astrahan. In mulţimea care urca pe vapor am observat pe un tânăr voinic cu o faţă ce-mi părea cunoscută, care mă privea şi el cu interes. Deodată ne-am recunoscut amândoi şi scoţându-şi pălăria, el mă salută vesel, strigându-mi:

— Sunt iarăşi la uzina de automobile. Mă duc în concediu. Vă aduceţi aminte, pe malurile Oderului...

— Mi-aduc aminte, — am răspuns eu. Vă doresc odihnă plăcută...

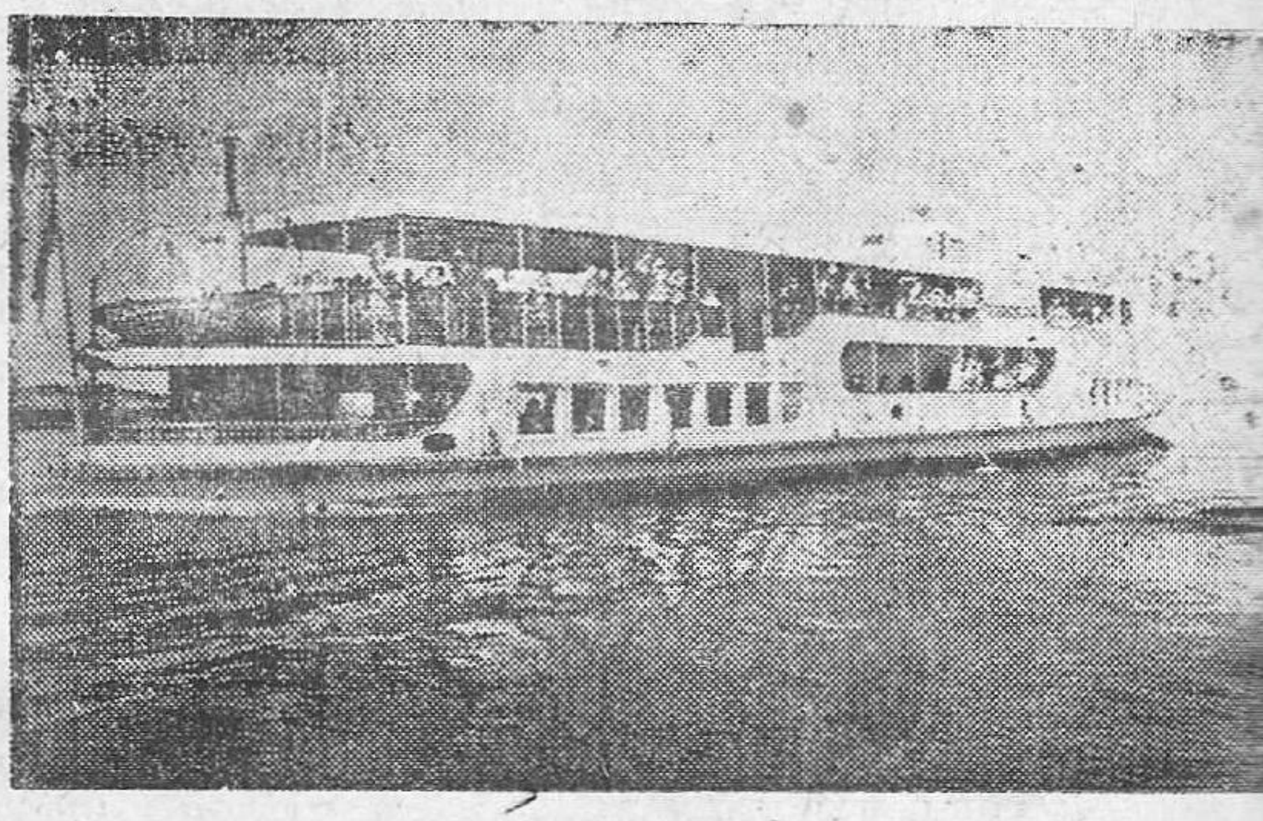
In anul 1945 fusesem mutat la una din unităţile Armatei Sovietice, care tocmai se pregătea să forţeze Oderul. Aici m'am împrietenit cu locotenentul Niconov din oraşul Gorki, muncitor dela uzina de automobile „Molotov". El se uita cu nemărginită tristeţe la apele Oderului şi-şi aducea aminte de frumoasa lui Volga.

— Aţi mers vreodată cu vaporul pe Volga? — mă întreba el atunci. Nu? Aţi pierdut foarte mult. E cea mai bună odihnă... Când se va termina războiul, voi începe să lucrez şi chiar în timpul primului concediu voi pleca pe Volga...

Visul lui Niconov s'a realizat. El s'a reîntors din nou la uzină şi pleca acum în concediu pe Volga, să admire frumuseţile ţărmurilor Volgei.

Călătoriile pe fluviile ţării sunt, unele din cele mai plăcute posibilităţi de a petrece concediul, pentru muncitorii şi funcţionarii sovietici şi ei folosesc larg această posibilitate. Anul acesta s'au deschis noui traseuri pentru excursionişti. In Uniunea Sovietică marile vapoare fluviale sunt amenajate asemănător sanatoriilor şi caselor de odihnă şi sunt întreţinute de Comitetul Central al Sindicatelor, de unele uzine sau ministere. Muncitorii sau funcţionarii, căpătându-şi concediul anual plătit, capătă de îndată documentele care le permit să-şi petreacă concediul pe un sanatoriu amenajat pe vapor. Câteodată aceste permise sunt complet gratuite, alteori muncitorii sau funcţionarii plătesc 30% din costul lor, iar restul, achită sindicatul.

Acum câteva zile, din portul Himki din Moscova a plecat vaporul „Comuna lui Gorki" — strălucind de curăţenie şi clocotind de voe bună. Este sanatoriul plutitor al Comitetului Central al sindicatului muncitorilor din transporturile fluviale. El îşi inaugura primul raid Moscova-Astrahan-Moscova. Pe bordul său se aflau 170 pasageri în concediu. Ei au posibilitatea de a face băi, de a face diferite tratamente prescrise de medici, să se folosească de cele mai noi procedee de tratament cu electricitate, fizioterapie, etc. Vaporul — sanatoriu face escală în vechile oraşe Unglici, Iaroslavl Costroma, Gorki, Kazan, Ulianovsc,



In cursă

Cuibâşev, Stalingrad; pasagerii vor putea să viziteze aceste oraşe depe ţărmul Volgei şi împrejurimile lor pitoreşti. In cursul lunilor de vară sanatoriul plutitor „Comuna lui Gorki" va efectua câteva raiduri.

Tot pe Volga va pleca sanatoriul ofiţerilor sovietici „Clim Voroşilov" şi multe alte vapoare — sanatorii.

Aceste sanatorii şi case de odihnă plutitoare circulă nu numai pe Volga, ci şi pe alte fluvii şi râuri ale Uniunii Sovietice. La dispoziţia celor ce se află în concediu, sunt puse cele mai mari vapoare, cu cabine numeroase şi confortabile. La dispoziţia pasagerilor sunt mai multe saloane, biblioteci, solarii, duşuri, cinematograful, bazine, platforme de sport, etc.

In Uniunea Sovietică, oamenii muncii folosesc foarte mult transportul fluvial, nu numai pentru odihnă, ci

şi pentru călătorii de afaceri şi personale. Nici o ţară din lume nu dispune de o reţea atât de ramificată, de râuri, ca Uniunea Sovietică. In Uniunea Sovietică, de exemplu, există peste 50 râuri, cu o lungime de peste 1.000 kilometri fiecare, în timp ce toate ţările de pe continentul european şi asiatic, asemenea râuri sunt numai în număr de 20.

După război, pe râurile Uniunii Sovietice s'au inaugurat traseuri pentru cursele de vapoare. Pentru prima oară a început să funcţioneze anul acesta cursa Moscova-Astrahan pentru vapoare de pasageri şi poştale, fără escale pe parcurs. Lungimea ei este de peste 3.000 kilometri. Pe această linie navigă vapoare confortabile şi rapide. La fiecare trei zile pleacă în cursă vapoare dela Moscova la Gorki. S'au inaugurat şi două linii de vapoare pentru pasageri Gorki - Astrahan şi Iaroslavl - Astrahan. Pe Nipru a fost reluată navigaţia pe traseul Kiev - Herson. Noi linii de pasageri au fost inaugurate deasemeni, pe râurile Cama, Irtâş, Obi şi numeroase alte râuri. In prezent se poate merge cu vaporul dela Omsk la Bolşerecie şi Taru, dela Novosibirsc la Barnaul, etc. Pe marele fluviu siberian Enisei, fac cursă regulată vapoarele din Crasnoiarsc la Dudinca, Igarca, Turuhansc. Recent a fost inaugurată linia de pasageri pe râul Amur, din Habarovsc la Nicolaevsc. Tot pe acest fluviu, fac cursă vapoarele care leagă oraşele îndepărtate din Extremul Orient, Comsomolsc Nicolaevsc şi Blagovescensc - Nicolaevsc.

In Uniunea Sovietică există raioane, unde flota fluvială este singurul şi principalul mijloc de transport.

Acestea sunt, de exemplu, raioanele din apropiere de râurile Pinegra, Mezeni, Bolşaia Severnaia Dvina. Din an în an, aici se măreşte traficul de pasageri, legat de industria forestieră ce ia un avânt tot mai mare.

Un alt exemplu. In Nordul ţării se află Republica Autonomă Comi. Desvoltarea ei culturală şi economică este strâns legată cu desvoltarea traficului de pasageri, pe râurile locale. Pe râul Vâcegda fac cursă vapoare de pasageri bine amenajate, care leagă centrul republicii Comi — Sâctâcvar — cu Cotlasul, mare nod de cale ferată.

In Uniunea Sovietică este foarte larg răspândit ca mijloc de locomoţie bărcile cu motor, mai ales pentru comunicaţie inter-urbană. Aşa, de pildă, la Leningrad bărcile cu motor joacă rol de tramvai fluvial, şi sunt folosite mult de public. In zilele de duminică, mii de cetăţeni pleacă pe Neva la Petrodvoreţ — unul din locurile cele mai pitoreşti, din apropiere de Leningrad. Tot de bărcile cu motor se folosesc ţăranii, când îşi duc produsele pentru a le vinde în pieţele din oraş.

Traficul de pasageri de pe râurile Uniunii Sovietice, ia o desvoltare tot mai mare. Anul acesta, flota fluvială sovietică va transporta cu 6 milioane mai mulţi pasageri decât anul trecut. In ajunul celui de al doilea război mondial, în anul 1940, flota fluvială din Uniunea Sovietică a transportat 73 milioane pasageri. La sfârşitul primului plan cincinal postbelic, numărul pasagerilor ce vor fi transportaţi de vapoarele fluviale, va fi mai mare decât în 1940.

In prezent se construesc numeroase noui vapoare de pasageri. Capacitatea totală numai a bărcilor cu motor pentru transportul pasagerilor va atinge în 1950 cifra de 49.000 cai putere, în comparaţie cu anul 1940, când era de 26,3 mii cai putere.

Pentru construirea de noi gări fluviale se alocă peste 10.000.000 ruble. Locuitorii Moscovei se mândresc cu una din minunatele capo d'opere arhitecturale ale capitalei — gara fluvială din Himki. Planul cincinal postbelic, prevede construirea de noi porturi fluviale la Gorki, Stalingrad, Kiev, Gomel, Crasnoiarsc, Omsc.

Volumul mare al lucrărilor de construire de noi porturi fluviale, de noi mijloace de transport, asigură desvoltarea ulterioară a transportului fluvial de pasageri din Uniunea Sovietică.

după *L. Lerov*

Trăiască Uniunea Sovietică, bastion al păcii şi independenţii popoarelor şi forţa conducătoare a luptei anti - imperialiste

„Din trecutul economic al ţinuturilor din Vestul şi N. V. Mării Negre

(urmare din Nr. 5–6)

- II -

Viaţa economică — în sensul „ansamblul activităţilor economice" ale oamenilor — nu încetează însă odată cu decăderea unor cetăţi. Ea fiind condiţionată de prezenţa şi nevoile de existenţă ale omului, nu va dispărea decât odată cu el. Vor exista perioade de stagnare sau de regres, asemănătoare crizelor economice din sistemul capitalist, dar în niciun caz o dispariţie totală.

Deasemenea, odată cu decăderea coloniilor greceşti nu trebue interpretat că Marea Neagră a rămas fără negustori greci şi că nicio navă nu mai o brăzda. Poate nu se vor mai întâlni „sutele de nave" de altă dată şi nu va mai exista acea activitate „de zi şi de noapte", dar legături tot s'au mai menţinut.

Bunurile pe care oamenii le-au întrebuinţat, devin — prin obişnuinţă — necesităţi, de care cu greu se mai pot lipsi şi dacă unele din obiectele ce le importau regiunile noastre au putut fi — cu timpul — produse şi la noi (vase de metal, unelte, arme) sunt altele, de exemplu untdelemnul, care trebue să fi determinat menţinerea, oricât de slabă, a vechilor legături. In plus, nevoia de cereale — în care Sudul Rusiei abonda — şi de sclavi, constituiau încă un serios imbold pentru negustorii greci.

In această nouă perioadă de viaţă economică a regiunilor din Vestul şi Nord-Vestul Mării Negre, care începe odată cu anexarea coloniilor greceşti depe litoral la imperiul roman (anul 71 a.Cr.) şi durează până în secolul IV d.Cr., activitatea comercială va fi dirijată şi condiţionată de noul stăpânitor: Roma.

Existenţa unui puternic stat Geto-Dacic la Nordul Dunării, care se naşte, trăeşte şi moare în timpul acestei perioade, constitue deasemenea un puternic factor în desvoltarea economică.

La venirea lui Ovidiu la Tomis, situaţia fostelor colonii greceşti era jalnică. Niciun port nu era propice pentru vase. Locuitorii cetăţilor erau un amestec de Greci şi Geţi. Imprejurimile erau populate de păstori geţi, atăcaţi neîncetat de triburi trace din Balcani şi mai ales de Sciţii de peste Dunăre.

Abia după cucerirea Daciei de către Traian, aspectul deşertic al Dobrogei a fost shimbat în holde abondente, lucrate de Sciţii plugari veniţi după malul nordic al Dunării.

Dintre toate, Tomis este cea care se ridică cea mai repede, devenind curând metropola Pontului. In această epocă ea atinge cea mai înfloritoare situaţie din cursul existenţei ei.

Istria îi urmează îndeaproape, Callatis şi Tyras rămânând pe plan secundar.

In schimb, o nouă aşezare, Aquilea, cunoscută în decursul timpurilor şi sub numele de Lycostomon, Chele sau Kilia, se ridică „la gura cea mai de Nord, cea mai largă şi cea mai navigabilă a Dunării, şi chiar la marginea mării".

Scopul comercial apare evident din însăşi aşezarea ei, dar adevăratul său rol economic îl va juca mult mai târziu (aproape peste 1000 ani).

Impreună cu Tyras, sunt utilizate de Romani ca baze navale, constituínd adevărate puncte de sprijin pentru menţinerea Daciei şi Moesiei şi pentru siguranţa traficului comercial în Marea Neagră.

Deşi în această epocă regulatorul economic al imperiului îl constitue Roma — către care se îndreaptă, pe uscat dar mai ales pe apă, toate bogăţiile lumii cunoscute — relaţiile comerciale maritime ale cetăţilor Pontice, cu inima imperiului, sunt neglijabile. Aşezarea lor la marginea lumei romane le-a exclus din traficul metropolei. Grâul Rusiei meridionale — recunoscută în lume pentru abundenţa acestui articol — nu a parvenit niciodată pe pieţele Romei, din cauza depărtării. Navele din această epocă aveau nevoe de luni de zile ca să străbată distanţa ce separa Italia de Odessa sau Crimeea.

Ca urmare, renaşterea Tomisului, a Istriei şi ridicarea Kiliei se datoresc aceluiaş comerţ, purtat de aceiaşi negustori — de altfel în imperiu mai toţi negustorii sunt străini — cam cu aceleaşi bunuri schimbate ca şi în prima perioadă economică, la care se mai adaogă mărfurile Italiei, şi toate acestea sub privirea ocrotitoare a armatei romane. Şi această situaţie înfloritoare a cetăţilor Pontice nu era ceva local. Aceleaşi cauze — economice — au produs aceleaşi rezultate în întregul imperiu roman.

Relaţiile comerciale ale cetăţilor Pontice cu regiunile din interior — cu regiunile noastre — sunt, cantitativ, mult sporite, faţă de epoca trecută, prin mărirea producţiei regiunilor imediat vecine, dar în regres din punct de vedere al teritoriului asupra căruia îşi exercitau influenţa lor. Dunărea şi „drumurile construite" le răpesc parte din bogăţiile Munteniei şi Moldovei şi ma-

joritatea celor din Ardeal, nu însă spre a le transporta către mare, ci, în sens invers, spre noul centru al lumii: Roma.

Despre aşezările dace sau romane, pe malul stâng al Dunării, care trebue să fi luat parte la comerţul desfăşurat pe această arteră principală de comunicaţie, nu se pomeneşte însă nimic. Este probabil că cele depe malul drept, mai vechi şi care fuseseră legate şi cu drumuri terestre, prezentau o mai mare valoare atât militară cât şi economică, încât mai toţi istoricii le menţionează pe acestea.

Turnu-Severin, Turnu-Măgurele, Caput Bovis (Tereghina, Chirighina sau Galaţi) sunt semnalate printre cele mai răsărite, fără însă a se menţiona însemnătatea lor din punct de vedere comercial.

In activitatea comercială pe Dunăre — în ceeace priveşte traficul — aportul autohtonilor este categoric, lucru ce nu se poate confirma încă pentru mare. Bărcile, care altădată serveau pentru pescuit sau tâlhărie, servesc acum, după cucerirea Daciei de către Traian, când Dunărea a devenit fluviu roman, pentru negoţ.

Existenţa navelor de transport pe Dunăre ne este semnalată şi pe Columna lui Traian.

Pe această cale luau drumul Romei aurul şi argintul Transilvaniei, cereale, miere, sare, ceară şi peşte, importându-se articole industriale, stofe şi, din regiunea Mării Negre, untdelemnul

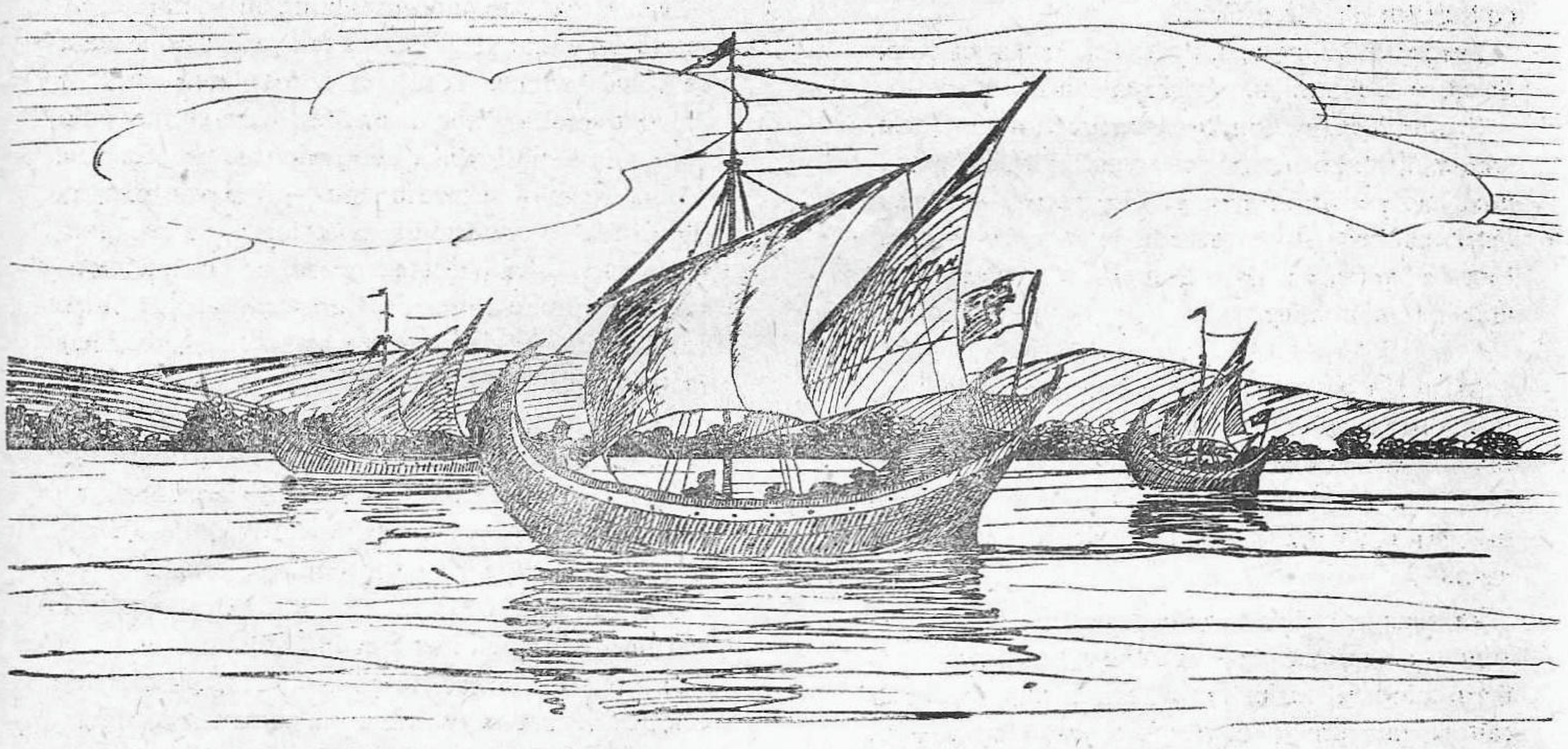
Drumurile, factor determinant pentru desvoltarea comercială, sunt şi în Dacia organizate, dealtfel ca şi întreaga viaţă economică.

In privinţa activităţilor economice ale popoarelor din aceste părţi, nu sunt prea multe de adăugat faţă de epoca trecută.

In general Geto-Dacii ajunseseră la o civilizaţie de agricultori şi păstori. Pescuitul şi vânătoarea rămăseseră ca îndeletniciri secundare. Comerţul, prin amploarea pe care o ia în imperiu creiază şi negustorii autohtoni, cari încep a fi întâlniţi prin centrele mai importante, mai puţini pe litoralul mării, dar mai mulţi în Ardeal.

In Ardeal fusese chiar depăşită faza agriculturii, meşteşugurile afirmându-se, ca o îndeletnicire obişnuită, din ce în ce mai mult. La aceasta au contribuit şi Romanii, cari, pentru a putea scoate cât mai mult aur cu care să poată acoperi bugetele permanent deficitare ale metropolei, au adus lucrători din Dalmaţia şi chiar lucrători romani.

Aurul şi argintul se prelucrau în Transilvania; sarea începuse să fie scoasă din ocnele ardelene;



Pânzare moldoveneşti

prelucrarea minereurilor, în vase de toate formele, era o realitate.

Navele şi viaţa la bordul lor nu au suferit mai nicio modificare faţă de epoca greacă. Au crescut ca mărime. Se dau ca dimensiuni: lungime 30—35 mtr., lăţime maximum 5 mtr. şi pescaj aproximativ 1 mtr. şi cu un tonaj de maximum 800 picioare cubice (aproximativ 8 tone). Datele sunt menţionate ca urmare a studiului mai multor docuri romane.

In general, navele au trebuit să rămână mici pentrucă Roma (nu Italia) nu dispunea de porturi adequate.

Propulsia tot datorită sclavilor şi rar — când vântul bătea din spate — şi cu vele.

Situaţia aceasta înfloritoare în cuprinsul Daciei, pe litoral, pe Dunăre, ca şi în interior nu durează însă prea mult. Cauze de ordin econo-

mic, social şi moral — care minau temelia imperiului încă cu mult înaintea producerii evenimentelor ce-l vor dărâma — slăbesc puterea militară, permiţând incursiunile devastatoare ale barbarilor şi determină părăsirea Daciei, care; rămasă fără apărare, este invadată, jefuită şi devastată, pe rând de toate hoardele ce se vor scurge din Asia spre Europa.

Primele victime cad, încă înainte de părăsirea Daciei, Tyras şi Istria. Aceasta din urmă distrusă în anul 238 de Geţi, nu va mai apare niciodată. Este probabil că aluviunile Dunării, împinse de curenţii maritimi dealungul litoralului — fenomen ce se observă şi astăzi — au separat oraşul de mare, lăsându-l în interior, şi ca urmare a fost părăsit definitiv, ne mai prezentând nicio perspectivă chiar pentru eventualele vremuri mai bune.

Tomis decade şi el curând, prin pustiirea vecinătăţilor de către Sciţi.

Despre Kilia se spune că ar fi fost arsă chiar de către Romani la părăsirea Daciei.

Şi odată cu pătrunderea barbarilor în Dacia, comerţul, factorul motor al activităţilor economice, îşi pierde amploarea din trecut — fără a dispărea însă — reducându-se la nevoile strict locale şi antrenând odată cu el şi stagnarea activităţilor economice.

Se spune că năvălirile barbare au împiedicat, ba chiar distrus, comerţul antichităţii. Că în fosta lume romană, civilizată, s'ar fi produs atunci un haos şi că printre ruinile provocate de aceste năvăliri şi-ar fi găsit sfârşitul şi acesta.

Pe baza isvoarelor reale, autentice, contemporane s'a decretat deci existenţa unui mare gol între comerţul înfloritor al antichităţii continentale şi maritime şi între epoca secolelor X—XI, când republicele italiene au reînviat această activitate, lovită de moarte prin invazia Hunilor şi prin fenomenele de migraţiune pe care le-a provocat. Nu trebue uitat însă maniera de a se reda evenimentele de către istoricii antichităţii.

Prin invazia barbarilor este adevărat că activitatea comercială a suferit; că a urmat o epocă de stagnare, de regres chiar; dar în niciun caz nu poate fi vorba de o dispariţie totală. Şi în acest sens avem nenumărate dovezi:

— păstrarea cuvintelor latine pentru negoţ în Peninsula Balcanică;

— menţinerea oraşelor depe Dunăre — în special depe ţârmul drept — inclusiv Tomis-ul;

— prezenţa monezilor aparţinând tuturor împăraţilor romani şi multor împăraţi bizantini pe tot teritoriul român, şi însfârşit,

— însăşi menţiunea unei invazii a Hunilor — după ce se stabilesc în Panonia — asupra unui oraş dela frontiera bizantină, în timpul unui târg. (C. Priscus).

Barbarii nu trebue să-i vedem mai răi decât erau. Insăşi marea pustiere din mijlocul Panoniei, ce se atribue Avarilor (sec. IX), se datoreşte în realitate lui Carol cel Mare, care pentru a supune definitiv pe ultimul hagan independent, a fost nevoit să distrugă totul. Şi acesta n'ar fi primul caz când civilizaţia distruge ceeace barbarii conservaseră.

Dar cel mai important factor care îndreptăţeşte afirmaţia că în regiunile din Vestul şi Nord-Vestul Mării Negre comerţul nu a dispărut, este existenţa Constantinopolului şi libertatea circulaţiei pe mare. In această privinţă se menţionează că împăratul Nichifor nu uita să aducă aminte occidentalilor — trimişii lui Otto I — că „nu există decât o singură floţă în lume şi aceea era a lui".

Fondarea Constantinopolului, în prima jumătate a secolului al IV-lea pare a readuce la viaţă cetăţile Pontice. Totul nu a fost însă decât o iluzie efemeră. Puhoiul barbar, care se îndrepta spre inima Europei a zădărnicit orice sforţare.

Lui Atila — se presupune — îi revine meritul de a fi dat o nouă lovitură serioasă, către jumătatea sec. V-lea, acestor oraşe, ce se mai menţineau prin relaţiile cu Constantinopolul şi pe care le mai jefuiseră şi devastaseră şi hoardele ce trecuseră înaintea lui.

După trecerea acestuia ele renasc din nou, fără a mai atinge însă situaţia înfloritoare din trecut. Imposibilitatea reluării şi menţinerii relaţiilor comerciale cu interiorul, le limitează activitatea. Populaţia autohtonă, nevoită a se retrage, în munţi şi păduri, din faţa hoardelor barbare, nu mai are posibilitatea normală de producţie; nu mai dispune de surplusuri de bunuri pentru a le schimba contra altor mărfuri. In rarele perioade de linişte — între două treceri de barbari — legăturile comerciale abia dacă au timpul să se stabilească.

In timpul lui Justinian activitatea în Marea Neagră ia un nou avânt, dar deasemenea pentru un timp foarte scurt, după care singur Tomis se mai menţine, ducându-şi existenţa până în secolul al IX-lea când e jefuit şi devastat de către Bulgari. („Documente antice asupra Dobrogei — MM. Suţu).

Dunărea, acest mare drum de comerţ, dealungul căreia s'au scurs toţi barbarii, n'a fost niciodată în mână barbară; dealtfel nici n'ar fi ştiut ce face cu ea. Activitatea comercială nu a avut deci niciun motiv să fie întreruptă. Incărcături, vase, străbat mereu fluviul şi, într'un anumit moment, când foametea bântuia într'unul din oraşe, se spune — evidenţiindu-se astfel afirmaţiile de mai sus — că ea e cauzată de faptul întârzierii vaselor care trebuiau să vină din părţile Innului.

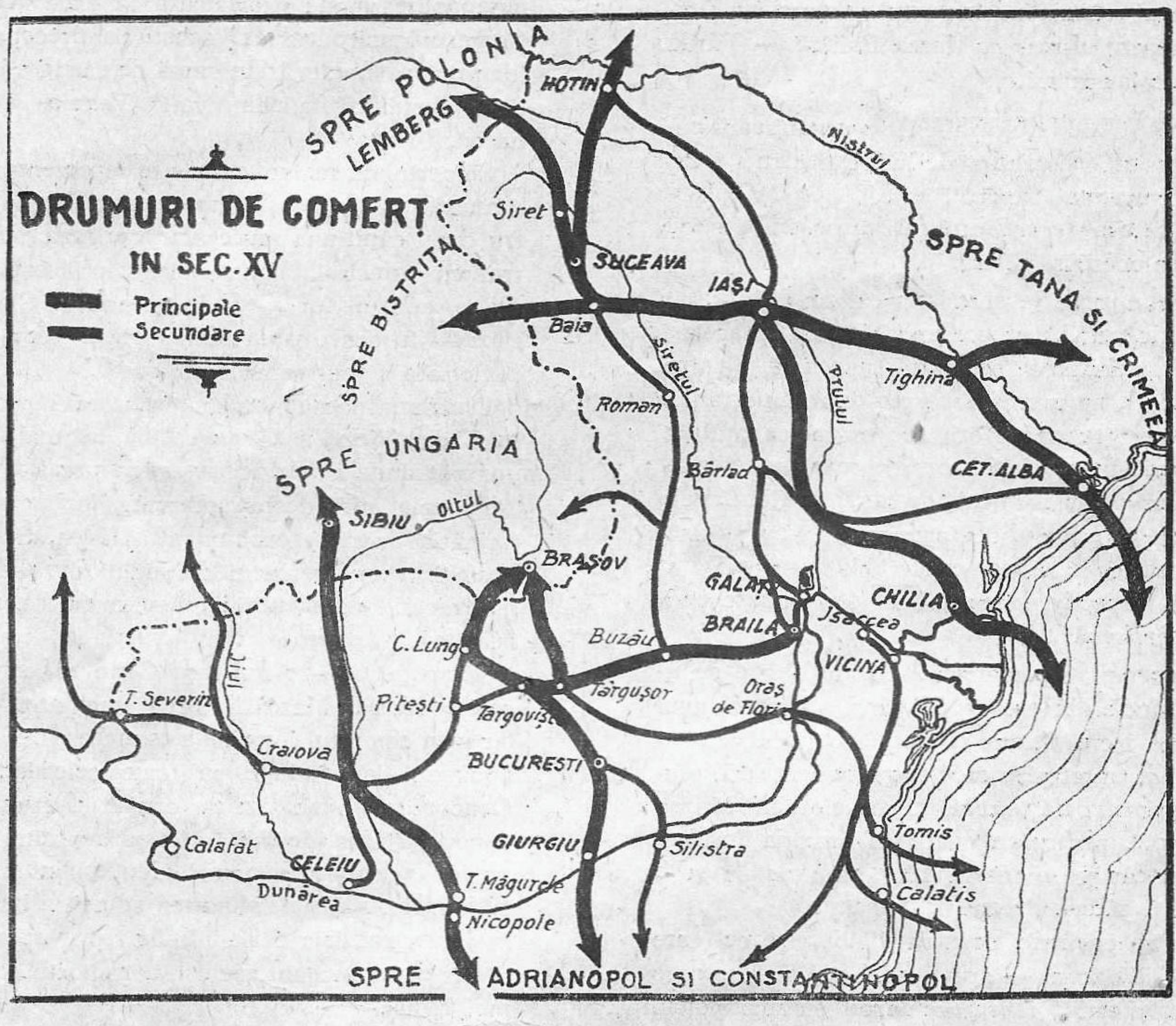
Aci, localnicii activau cu bărcile lor, fie pescuind, fie transportând mărfuri, iar în prezența pericolului barbar, se retrăgeau pe malul drept, la adăpostul fluviului și al cetăților ce se înșirau pe acest mal.

In interior, până în secolul al IX-lea, schimburile comerciale se reduc numai la regiunile imediat vecine. Nimeni nu îndrăsnește să se aventureze prea departe de locul unde își are familia și unde cunoaște posibilitățile de refugiu în eventualitatea unor noui apariții de barbari In acelaș scop majoritatea așezărilor se deplasează în regiunile imediat vecine munților.

3). Pătrunderea Italienilor în Marea Neagră (sec. XI), marcată printr'o nesperată amploare a traficului maritim și, însfârșit,

4). Reluarea relațiilor comerciale dintre occident și orient, ca urmare a cruciatelor, fapt care a determinat sporirea tranzitului prin regiunile noastre, necesitatea protecției acestui tranzit și, în cele din urmă, întemeierea Principatelor Române.

In acest nou început de viață economică, ținuturile noastre organizate sub formă de republici — se menționează republica Bârlădeană, a Cetății Albe și se presupune cea a Chiliei — sau



Cu secolul al IX-lea — deși încă în mijlocul perioadei așa numită a năvălirilor barbare — se produc o serie de evenimente care au drept rezultat o nouă impulsionare a activității comerciale.

In ordinea succesiunii lor aceste evenimente sunt:

1). Rărirea migrațiunilor barbare și atenuarea efectelor ultimilor invaziuni, care va permite organizarea unei vieți economice;

2). Creiarea statelor imediat vecine regiunilor noastre (sec. X.) — Ungar, Polon (Haliciul) și Rus (Kiew) —, ocazionând o înviorare a comerțului continental;

sub orice altă formă, constituesc principalele drumuri de comerț ale Ungurilor și Polonezilor cu Bizanțul, pentru a căror stăpânire ambele state vor depune toate eforturile, iar odată cu prezența Italienilor în Marea Neagră, Chilia și Cetatea Albă devin obiective principale.

La începutul secolului XIII își fac apariția și Tătarii — ultima invaziune barbara — cari, după o devastare generală împinsă peste Ungaria până la coastele Adriaticei, se retrag în regiunea Rusiei meridionale de astăzi, desființează statul Kiewului și, spre suprinderea întregii Europe — care-i caracterizase inițial drept cel mai îngrozitor pericol ce amenințase vreo-

dată civilizaţia creştină — întemeiază, din punct de vedere economic, cel mai întins şi civilizat imperiu din acel timp.

Se pare că Tătarii au avut sub mâna lor, dacă nu întreg teritoriul ţărilor române, cel puţin ceeace va forma puţin mai târziu Moldova.

Cu această nouă aşezare, care va determina şi intensitatea prezenţei Italienilor în Marea Neagră, traficul de mărfuri ce se scurge prin regiunile noastre (comerţul de tranzit) face necesară existenţa unei aşezări organizate pentru protecţia lui şi, ultimele obstacole înlăturate — Ungurii îndepărtaţi din cursa pentru dominarea regiunilor noastre prin tamponul statului tătăresc iar Polonii fiind încurcaţi în nord cu Teutonii pentru ieşirea la Marea Baltică — Ţările Române iau fiinţă.

„ŢARA ROMÂNEASCĂ" se organizează către sfârşitul secolului al XIII-lea, pentru a servi linia comerţului Dunării, iar „ŢARA MOLDOVEI" câteva decenii mai târziu, pentru a servi linia polonă şi tătară.

Constituirea lor, atât timp cât nu a deranjat cu nimic activitatea comercială, este în acelaşi timp şi admisă şi nebăgată în seamă. Pentru comerţ ele nu marchează vreo dată importantă. De vreme ce negustorii se pot mişca mai în siguranţă în cuprinsul lor, ele sunt bine venite, iar tranzitul nu are decât de câştigat. Conflictele cu statele vecine şi deci evidenţierea lor ca aşezări independente, se produc abia după ce Domnitorii respectivi încep a duce o politică economică naţională.

Importanţa economică a Mării Negre se afirmă încă din secolul X când, în urma unui conflict între Bizanţ şi statul Kiewului, se încheie un tratat prin care se reglementează, pentru prima dată, „regimul navelor în Marea Neagră", pentru ca odată cu apariţia Italienilor să câştige o însemnătate care nu putea fi bănuită câteva decenii mai înainte.

Dintre porturile noastre, Chilia este cel care se ridică primul — prin sec. X şi XI — se pare prin protecţia şi prin comerţul statului polon. Ulterior, prin secolul XII şi XIII, este menţionată ca fiind capitala Cumanilor, prin intermediul cărora trece sub dominaţie ungară. (Cumanii creştinaţi de către Unguri cad şi sub influenţa lor politică).

Cui îi revine meritul de a fi efectuat transporturile maritime înainte de venirea Italienilor, nu se ştie precis. Probabil nave bizantine; e posibil chiar nave ale statului Kiewului; însă în niciun caz nu trebue exclusă populaţia localnică. In acest sens există două documente care pomenesc despre „luntrile pecinegilor", iar cu ocazia întemeierii Moldovei se verbeşte şi despre „cetele de vase" depe Dunăre. Ori, în niciun caz Pecinegii, barbari veniţi din mijlocul Asiei, nu puteau fi mai marinari decât locuitorii de veacuri ai ţinuturilor dela Dunăre şi Mare.

Pătrunderea Italienilor în Marea Neagră nu a fost întâmplătoare, dar nici nu a fost determinată de comerţul ce luase avânt în regiunea gurilor Dunării. Nu i-a tentat nici bogăţiile naturale ale regiunilor noastre, care nu aşteptau decât să fie exploatate. Ei erau negustori ceva mai pretenţioşi. Adevăratul motiv îl constituia „drumul Indiei", care prin apariţia Turcilor pe coastele Mediteranei orientale, le fusese tăiat. Prin Marea Neagră (coloniile Tana la gura Donului şi Caffa în Crimeea) şi prin vastul imperiu tătăresc îl restabilesc, şi-l dispută, îl monopolizează şi-l exploatează în exclusivitate. Comerţul „mirodeniilor" constituia preocuparea lor principală, adevărata sursă de câştig a celor două republici italiene rivale (Veneţia şi Genova).

Comerţul cu regiunile noastre reprezenta doar o anexă, şi, în acelaşi timp, o compensaţie pentru cazul când una sau cealaltă era exclusă din traficul principal. Totuşi, chiar în această situaţie, aportul lor — şi în special al Genovezilor — în desvoltarea economică a celor două principate a fost considerabil.

Dintr'un început Italienii se aşează puternic în Chilia, Vicina şi Cetatea Albă, iar mai târziu vor pătrunde în Principate şi pe uscat.

Primele ştiri despre prezenţa lor la gurile Dunării, aparţin secolului al XII-lea. Se vorbeşte într'un document al anului 1174 despre naufragiul unei corăbii genoveze la Chele (Chilia).

Timp de 60—70 ani însă Genovezii sunt cei cari domină în Marea Neagră (după anul 1261) iar prin comerţul lor Chilia este cea care atinge apogeul, depăşindu-le pe toate celelalte. Aici Genovezii îşi stabilesc un consul şi creiază un depozit. Chilia devine astfel antrepozitul mărfurilor genoveze pentru regiunile din interior. Kilia-nouă, ridicată pe partea stângă a braţului, în faţa celei deja existente, ar fi tot opera lor.

Veneţienii nu sunt excluşi, dar aportul lor este mai redus.

Pentru stăpânirea acestui înfloritor port disputele sunt continui. Succesiv Chilia aparţine când Muntenilor, când Moldovenilor, iar timp de aproape două decenii (1448—1462) este stăpânită şi de Unguri.

Cetatea-Albă constitue al doilea centru de gravitate al comerţului regiunilor noastre. Şi aici supremaţia Italienilor este nediscutată. Se pare chiar că Cetatea-Albă, înainte de a reveni Moldovei le-ar fi aparţinut într'o formă oarecare.

După anul 1261, Veneţienii — înlăturaţi din comerţul principal — găsesc aici o compensaţie. La un moment dat activitatea lor maritimă scăzuse, căci exista un document prin care Ce-

(Urmare în pag. 30)

Pentru cei de pe Mare

Către cei plecaţi spre ţărmuri îndepărtate
mânând navele peste crestele apei învolburate,
către cei ce sosesc în porturi în fiecare zi
pe corăbiile pline de mărfuri şi bogăţii,
către eroii muncii ce-şi duc viaţa aspră pe mări,
călători neobosiţi pe-ale apelor temute cărări,
navigatori iscusiţi cetitori în soare şi'n stele
şi către toţi cei legaţi de mare, îndrept gândurile mele

Vă cunosc tăria cu care stăpâniţi furia uraganelor
şi dragostea ce vă leagă de căile libere ale oceanelor,
v'aţi arătat totdeauna neclintiţi în curaj, de impasuri
şi ştiţi a trece cumpăna temutelor ceasuri,
căci doar sunteţi una cu cei ce clădesc în uriaşe şantiere,
casele voastre de oţel, cargoboturi şi petroliere
şi cu ei doar vă'npletiţi în muncă pe întrecute;
In muncă, dar şi în lupta pentru dreptate,
pentru-a'nlătura silnicia şi ura, dăruind libertate
tuturor celor robiţi, eliberând pământurile şi mările.
In ziua în care se vor uni proletarii din toate ţările
sfărâmate vor cădea lanţurile ce leagă coloniile şi dominioanele
şi în ziua acea vor fi libere toate mările şi oceanele;
Imnuri de slavă vor răsuna din margini în margini de zare,
şi atunci pretutindeni va fi pace... pe pământ, în aer şi pe mare...

Vestiţi ziua aceasta a unirii proletarilor din toate ţările!
Grăbiţi clipa când vor fi libere toate oceanele şi mările!...
Pe corăbiile voastre pline cu rodul apelor şi al pământului
purtate în cântec de motoare sau pe aripile vântului
duceţi flamura biruinţei până'n zarea îndepărtată,
voi, eroi ai muncii, ce v'aţi legat viaţa de mare,
marinari, luptători neînfricaţi ai revoluţiei proletare.

STAN NICOLAE

(Continuare din pag. 28)

tatea Albă le propune reluarea legăturilor comerciale.

După 1387 şi mai ales după 1400 când acest oraş este luat şi încorporat Moldovei, intensitatea traficului creşte, prin aceea că Polonezii — pierzând eşirea la Marea Baltică — îşi îndreaptă privirea spre Marea Neagră şi anume spre Cetatea Albă. La 1450, într'o dietă poloneză se propune chiar anexarea Moldovei sub motivul că „Moldova era folositoare Poloniei prin portul dela Cetatea Albă".

Importanţa Chiliei şi a Cetăţii Albe este redată chiar şi de sultanul cuceritor, la 1484, într'o scrisoare către conducătorii republicii raguzane astfel: „Am cucerit Chilia, care este cheia şi poarta comerţului italian şi ungar" şi ceva mai târziu „Cetatea Albă, care este cheia şi poarta pentru comerţul moldovenesc şi pentru comerţul care se face cu Polonia".

Oraşul Vicina, supranumit şi „oraşul fantomă" căci nu mai există şi nici nu se ştie unde a existat, reprezenta locul de întâlnire al negustorilor italieni din Lombardia şi din toate porturile mai mici decât Genova. S'au găsit documente în arhivele Genovei, în care se vorbeşte despre el; se cunosc mărfurile ce se aduceau aici, ba chiar se presupune — prin interpretarea acestor documente — că ar fi avut şi monetă proprie, dar nu se pomeneşte nimic despre aşezarea lui, în afară de a fi fost undeva pe Dunăre. Aceiaşi lipsă şi în actele ce se găsesc la Bizanţ, care pomenesc despre organizarea bisericească şi despre faptul că de aici a venit primul mitropolit al Ţării Româneşti.

Vicina decade către sfârşitul secolului al XV-lea, odată cu celelalte de altfel, pentru a nu se mai vorbi niciodată despre ea. Prin simple păreri se plasează în apropiere de Tulcea, în orice caz în Dobrogea.

Tot în această epocă se ridică şi Brăila, pe care Ungurii o citează ca „un mare port de legătură cu păgânitatea asiatică", iar într'o cronică bizantină este considerată ca „cea mai celebră piaţă din toate ţările române".

Galaţi-ul există şi el, dar reprezenta pe atunci un simplu sat de pescari. Importanţa sa se va afirma abia numai după ce Brăila va trece sub Turci.

Giurgiul şi apoi Calafatul sunt atribuite tot pătrunderii genoveze. La Calafat se spune că veneau navele genoveze pentru a se „călăfătui".

In ceeace priveşte celelalte două porturi, Constanţa şi Mangalia, documentele nu le menţionează mai deloc. Mangalia ar fi avut o oarecare importanţă, prin Genovezi, datorită faptului că portul său s'ar fi pretat pentru bastimentele de tonaj mic. Despre Tomis, nimic.

In orice caz, faptul de a fi fost plasate în afara drumurilor de comerţ şi cu porturi improprii navelor secolelor al XII—XVI-lea, colosale faţă de „minusculele" antichităţii, le-a scos din cursă.

In diferite manuale de istorie se afirmă că, în această epocă, Moldovenii ar fi avut o marină puternică; că în strânsă legătură cu Genovezii ar fi dominat Marea Neagră şi că întreţineau personal legături permanente, pe mare, cu Crimeea. Niciun document, până în prezent, nu îndreptăţesc însă afirmaţiile de mai sus.

Asupra activităţii românilor ca negustori pe mare, sau chiar ca armatori, primele documente ne trimit către mijlocul secolului al XV-lea.

Astfel, într'un document datând din 1448, aflat în arhivele Genovei, se menţionează cazul unui negustor român, moldovean din Suceava, care şi-a dat mărfurile în comision unui negustor polonez, pe o corabie la Cetatea Albă, spre a fi vândute la Brussa şi în locul lor să cumpere alte mărfuri de acolo. Polonezul a fost corect, dar la înapoiere toată marfa cumpărată a fost confiscată la Constantinopol de către Genovezi. Pentru despăgubirea acestui negustor român, Domnul Moldovei, Bogdan, a aprobat — în mod excepţional — „represaliile", îngăduindu-i să prindă şi el un negustor genovez aflat în Moldova, din a cărui marfă să-şi compenseze paguba. Cum negustori genovezi erau pe toate drumurile, 18 saci de bumbac au stins conflictul. Trebue adăugat că sistemul represaliilor — despăgubire dela un negustor de aceiaş naţionalitate cu cel ce abuzase — constituia lege pentru Evul Mediu. Cu toate acestea, în ţările române, aplicarea represaliilor a fost tot timpul interzisă, întrucât se produceau multe abuzuri şi ar fi îndepărtat poate pe negustorii străini dela noi.

Un alt act, dela 1462, ne vorbeşte şi despre primul armator, primul „vas moldovenesc", care a efectuat un transport de mărfuri „peste mare", şi fusese reţinut la Constantinopol. Intervenind Domnul ţării i s'a redat libertatea.

In comerţul continental, cu ţările vecine, negustorii români sunt numeroşi. Se constată existenţa lor în Ardeal, Polonia, Crimeea şi la Constantinopol, însă concurenţa străinilor chiar la ei acasă, îi împuţinează.

In politica lor economică Domnii ţărilor române dădeau privilegii aproape la toţi negustorii străini, spre a-i atrage, în scopul de a se vinde produsele româneşti şi în acelaşi timp, prin tranzitul lor, să încaseze cât mai multă vamă. Dar această politică a lovit indirect în desvoltarea negustorului român.

In toată această perioadă se pot întâlni în ţările române — fie în tranzit, fie pentru schimb local — mărfurile întregii lumi cunoscute.

Din Polonia ne venea, prin schimb de vite, ceară, peşte (mai ales morun) şi mirodenii (luate dela Genovvezi) ,stofele fine produse în nordul Franţei sau Belgia şi Olanda.

Din Ungaria (Transilvania) unde deasemenea se trimetea foarte mult peşte (Celeiul, Brăila) multă lână (Brăila) şi multe vite, ne veneau stofele ordinare, fabricate la Sibiu şi Braşov, diferite obiecte industriale şi aceleaşi „stofe fine" din Occident.

La noi se fabrica numai „dimia", care nu mai putea să satisfacă însă gusturile boerilor şi ale negustorilor (care nu deveniseră încă boieri) îmbogăţiţi depe urma comerţului. Stofele ordinare — produse la Braşov şi Sibiu — serveau numai pentru oamenii dela Curtea Domnitorului şi pentru trupă.

Dar comerţul cu aceste două ţări, deşi suficient de intens, nu poate fi comparat cu al Italienilor.

Navele italiene descărcau la Chilia sau Cetatea Albă, la Vicina sau Brăila, pentru Principate, dar mai ales pentru tranzit, tot felul de mărfuri. Aduc stofe din Franţa; untdelemn, vin şi fructe mediteraneene din Spania, Grecia şi Italia; pietre preţioase, bumbac, mirodenii, zahăr, orez, fildeş, stofe de păr de cămilă, din India; pe deasupra, mărfurile italiene: stofe, mătăsuri, ţesături de bumbac, broderii foarte fine, dantelărie (foarte fine, foarte scumpe şi minunat lucrate) arme, unelte, multiple obiecte industriale; sticlărie fină, vase de podoabă, mărgele de sticlă, împletituri de aur şi argint (filigrame) şi tot felul de obiecte de podoabă.

In schimbul mărfurilor lăsate la noi, ei ridicau producte naturale: cereale (în special grâu), peşte, lână, piei, miere, ceară, etc.

In decursul acestor timpuri, ansamblul activităţilor economice în teritoriile române suferă continui şi accentuate transformări. Populaţiile constrânse de năvălirile barbare a se retrage din faţa lor — se întorc la vechile aşezări sau întemeiază altele şi îşi reiau activităţile lor productive.

Agricultura şi mai ales cultivarea grâului — fiind căutat de italieni — capătă mare amploare. Creşterea vitelor constitue a doua ocupaţie principală a lor. Spaţiile cultivabile şi de păşune cresc mereu, bineînţeles în dauna pădurilor. Pescuitul este intensificat, datorită cererii din Ardeal şi Polonia (mai ales pe timpul posturilor bisericeşti), iar vânătoarea este organizată (unele piei de animale constituiau monopolul Domnitorului).

Nu tot acelaşi lucru se poate spune despre meşteşugărie, care era exclusiv îndeletnicirea străinilor. Producţia — dacă am putea-o numi altfel — abia dacă satisfăcea nevoile strict locale.

In schimb comerţul a fost pentru câtva timp bine reprezentat.

Voevozii, boerii, mănăstirile (chiar prin preoţi) şi târgoveţii, la care se mai adăogau străinii, constituiau elementele angrenate în această activitate. In afara primilor trei, cari reprezintau marii exportatori ai ţărilor noastre, negustorii români sunt întâlniţi prin toate ţările vecine. Cu timpul însă, ca urmare a penetraţiei străilor (nemţi, saşi, italieni, armeni, greci), ei sunt împuţinaţi.

Dar către finele secolului al XV-lea, toată splendoarea acestei regiuni este nimicită de către Turci.

Loviturile se succed la foarte scurte intervale, în trei reprize, astfel:

— 1453 căderea Constantinopolului şi

— 1455 oprirea cu desăvârşire a oricărei nave creştine de a mai pătrunde în Marea Neagră.

Italienii încearcă să amelioreze noua situaţie, creind un drum pe uscat şi Dunăre, către Adriatica. Efortul este însă zadarnic căci foarte curând urmează a doua serie de lovituri:

— 1475 Turcii cuceresc cele două colonii italiene: Tana şi Caffa;

— 1484 Pun mâna şi pe Chilia şi Cetatea-Albă.

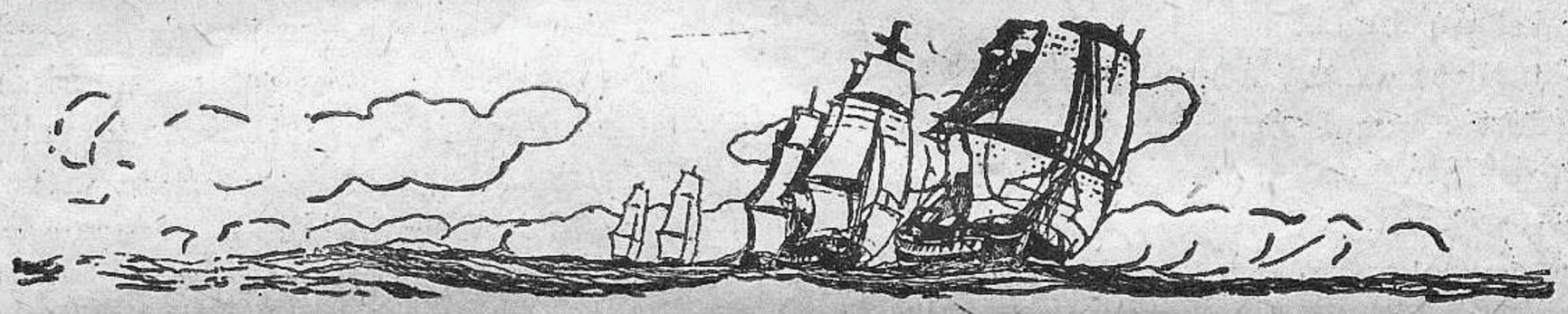
In această situaţie, Marea Neagră, devenită lac turcesc, este o mare moartă pentru comerţ.

Ţările Române, lipsite de comerţul de tranzit al italienilor şi fără o eşire la o mare liberă, încep să decadă economiceşte. Relaţiile ce le mai au cu Ardealul şi Polonia (ţara tătărească fusese şi ea supusă de Turci) sunt extrem de reduse; ambele state îşi îndreptaseră privirile către alte regiuni ale Europei, către occident, Ungurii pe calea uscatului şi Marea Adriatică, iar Polonii prin Marea Baltică.

In cele din urmă, „politica raialelor" şi „starea de vasalitate" (la care suntem reduşi), scot definitiv din circuitul economic al Europei aceste ţinuturi, pecetluindu-le decadenţa pentru aproape patru secole.

(va urma)

Lt. C-dor *I. M. Dumitrescu*



FAN-YUEN

Apele murdare ale lui Whang-Poo sunt acoperite până aproape de mijlocul curentului de o mulţime nenumărată de vase de tot felul, plute, sampane, şlepuri, şi jonci, animate toate de o activitate febrilă, de o mişcare continuă a oamenilor deasupra acestei imense plute mişcătoare.

Negurile nopţii care se lasă, întunecă doar apele fluviului, căci malul este luminat de sute de becuri, iar Shanghai-ul se pregăteşte pentru viaţa de noapte, în mijlocul unui ocean de lumini şi reclame.

Sampanele legate între ele saltă uşor sub împingerea apei. Pe ele viaţa pare că se stinge ca prin farmec odată cu căderea seriii. Ici şi colo ,lampioane mişcătoare trec dintr'o barcă în alta, luminând o clipă feţele galbene ale celor ce-şi duc viaţa întreagă pe apă, în mizeria întunecată din fundul umed al sampanelor. Pe deal, sclipesc ferestrele marilor hoteluri, iar pe deasupra liniştei de pe apă trece adus de vânt, sgomotul uniform şi confuz al oraşului care petrece.

Cu prova în curent, întinzând de lanţul ancorei, FAN-YUEN se înalţă întunecat deasupra şlepurilor cari îl înconjoară. Lumina de ancoră pare să fie singurul semn de viaţă dela bord, şi totuşi, cu două ore mai înainte, vasul vibra încă de scârţâitul macaralelor şi de vociferările hamalilor chinezi.

Acum totul era cufundat în linişte. FAN-YUEN încărcase toată ziua din şlepurile cari făceau naveta între mal şi vas, şi era gata să ridice ancora în zorii zilei.

Cumpărat cu doi ani în urmă, când era aproape să fie trecut la fier vechi, FAN-YUEN rămăsese cu acelaş nume dar schimbase pavilionul chinez, fiind trecut pe lista vaselor americane la cererea proprietarului Maston, vechi comandant de tramp din mările Extremului-Orient. Timp de doi ani, FAN-YUEN s'a oprit prin toate porturile coastelor chineze şi malaeze, navigând neobosit cu misterioase încărcături la bord, evitând regiunile prea umblate şi ferindu-se mai ales de vasele de patrulare, pentru cari Maston, ca şi ceilalţi comandanţi de tramputi nutreau o profundă antipatie.

Aceşti doi ani aduseseră comandantului-proprietar venituri frumuşele şi FAN-YUEN promitea să mai ţină încă marea oarecare timp, după care vânzarea la fier vechi părea să fie cea mai bună afacere.

In cabina sa Maston, comandantul, dormea îmbrăcat, în cuşeta prea strâmtă pentru staţura lui herculană. Pe masă mai rămăseseră încă farfuriile cu resturi de mâncare iar la piciorul mesei zăceau răsturnate pe podea două sticle goale de wisky, ceeace însemna că întrecuse porţia normală a zilei.

Pentru el chestiunea era perfect clară. Hycock îi comunicase între patru ochi, permisiunea oficială a autorităţilor de a face transportul, l-a asigurat că totul este „all right" şi nu va avea nici o neplăcere pe drum. E drept că nu putea să-i dea această permisiune în scris, dar câtă vreme vasele de patrulare americane erau înştiinţate că FAN-YUEN face transporturi cu misiune oficială, nu avea dece să se teamă.

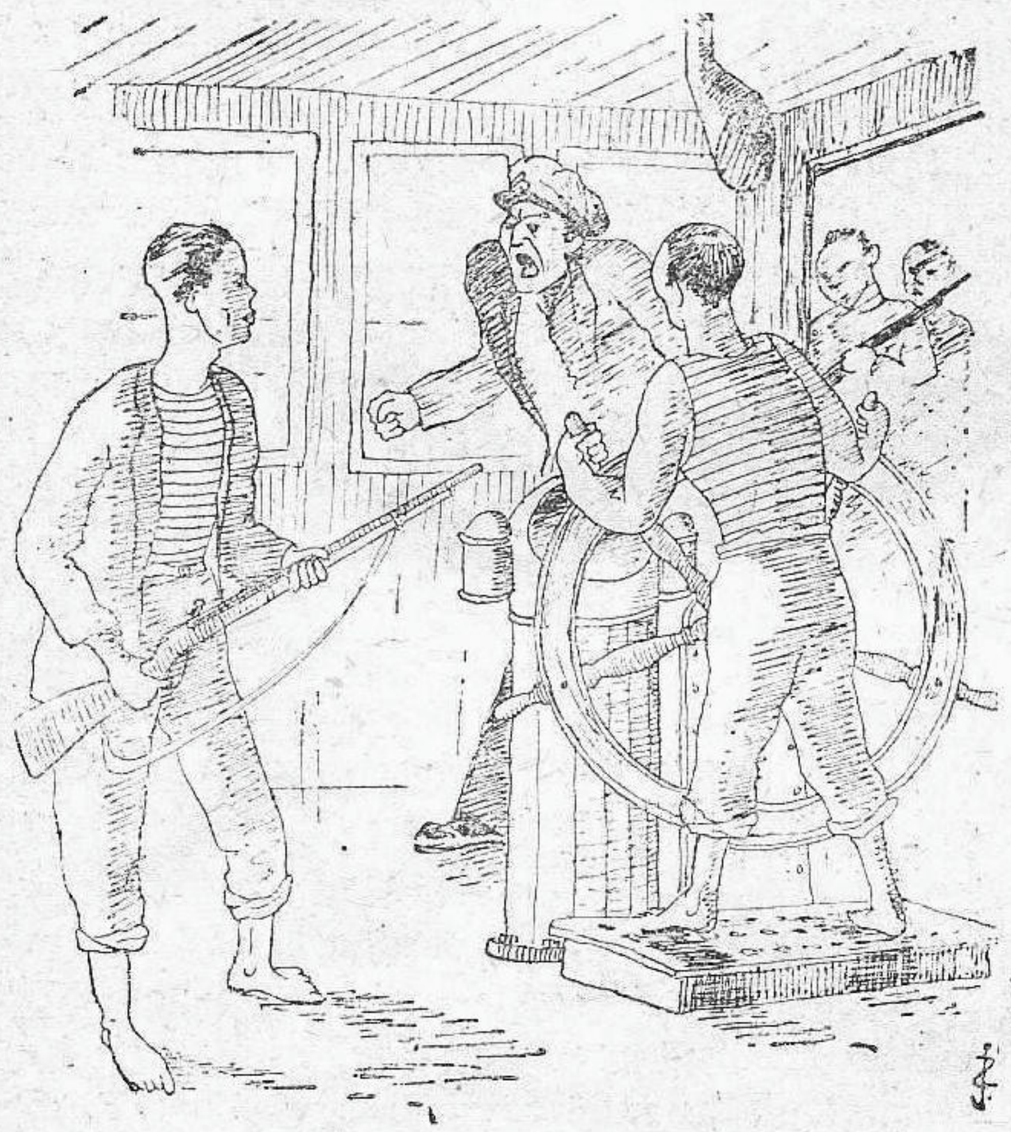
— Totul e aranjat — îi spuse Hycock bătându-l pe umăr .Ai făcut o afacere strălucită. FAN

YUEN a fost trecut pe lista vaselor cari lucrează pentru Kuomintang, aşa că nimeni nu se va atinge de vas. Şi, ştii prea bine cât se plăteşte pentru asemenea servicii! Li-Wang este omul care-ţi va spune restul şi-ţi va da toate informaţiile necesare!

Plecând, Hycock s'a mai întors odată şi i-a şoptit din uşe:

— Totuşi, ştii... e prudent să nu sufli o vorbă despre aceste lucruri. E o recomandare oficială şi un sfat prietenesc. Spionii roşii ai lui Chu-De circulă în tot Shanghai-ul, şi cred că-i interesează destul de mult încărcătura unui cargou sub pavilion american cum e FAN-YUEN!

Li-Wang a venit într'adevăr spre seară. Chiar secundul Tai-Cheng l-a adus până la cabină,



— „Eu i-am spus!...

anunţând că un negustor din Pootung vrea să-i propună o afacere.

Li-Wang nu vorbea mult. Nu era decât un negustor cu adevărat şi chestiunile le trata la rece, cunoscând foarte bine situaţia. I-a dat autorizaţia scrisă din partea Consiliului militar al Kuomintangului şi toate informaţiile necesare cu o voce liniştită şi misterioasă.

Maston a aflat astfel că trebuia să debarce o parte din încărcătura de arme la Fu-Ning, iar restul la Swatow, unde trupelor lui Chang-Kai-Chek li se tăiase legătura spre Canton. In Sud, situaţia continua să se menţină grea şi transportul trebuia făcut în grabă şi cu orice risc.

Apoi Li-Wang a scos pachetul de bancnote şi l'a pus pe masă. Maston a apreciat dolarii din ochi după grosimea pachetului şi, oricât ar fi fost de optimist, nu ar fi putut spera să primească nici pe jumătate. O căldură plăcută l-a invadat la gândul că Li-Wang i-ar fi putut cere să-şi spună el pretenţiunile şi desigur că ar fi cerut mult mai puţin decât i se oferea.

— Este pentru primul transport — spusese Li-Wang împingând uşor pachetul spre el. Pentru celelalte va fi la fel şi poate mai mult, dacă totul merge aşa cum trebue.

De fapt Maston nu vedea dificultăţi nici pentru el personal şi nici pentru vas. Singurul lucru care l-a pus puţin pe gânduri, a fost recomandarea lui Li-Wang ca să-şi supravegheze echipajul, dar de doi ani îşi cunoştea prea bine oamenii ca să nu fie sigur de ei, aşa că şi această grije fiind înlăturată, Maston îşi terminase şi a doua sticlă de wisky şi se întinsese îmbrăcat cum era dealungul cuşetei.

La bord în afară de Maston, care era american şi de şeful mecanic suedez, tot echipajul dela Tai-Cheng secundul şi până la ultimul om erau chinezi. Rămăseseră pe vas mai departe după ce fusese cumpărat şi Maston îi preferase, căci aceşti mâncători de orez de „un dolar", cum erau numiţi din cauza sumelor infime cu cari erau plătiţi, îi aduceau economii mari şi în plus erau muncitori buni, tăcuţi şi discreţi. Îi preferase în special pe Tai-Cheng secundul, care cunoştea coastele Chinei ca nimeni altul şi căruia nu avusese să-i reproşeze nimic în cursul celor doi ani, de când Maston îl „cumpărase odată cu vasul" cum îi plăcea să spună.

Cu un astfel de echipaj, disciplina la bord era asigurată şi rareori pumnul pătrat al comandantului cădea pe faţa vreunuia din oameni pentru a-l readuce la ascultare. Pistolul care nu-l părăsea de obicei niciodată, se odihnea în sertarul mesei, devenit inutil Forţa sa fizică era suficientă pentru toată această bandă de „draci galbeni", pe care putea să o domine şi să o potolească ca prin farmec atunci când încercau să-şi ridice pretenţiile, sau să ceară debarcarea.

Tai-Cheng se ridică după ce terminase de vorbit. Oamenii aşezaţi în cerc îl ascultaseră în tăcere aprobând din cap. Ştiau toţi acum pentru cine sunt armele şi unde trebuiau debarcate. Era pentru prima dată când „negustorul", cum îi spuneau între ei lui Maston, îşi părăsea pieţele cu cari făcea contrabanda obişnuită, pentru a trece pur şi simplu în rândurile celor ce aduceau servicii lui Chang-Kai-Chek. Tai-Cheng le spusese deasemenea cine este Li-Wang, furnizorul de arme, bancher şi intermediar al Concesiunei Internaţionale, aşa că acum, pentru ei totul era lămurit.

Tai-Cheng ştia toate acestea. Echipajul avea încredere în el şi deacea toţi îl ascultaseră în

liniște, fără să-l întrerupă. In semi-întunerecul cazărmii din prova, fețele lor galbene arătau înțelegere și hotărâre. Planul secundului era bun și dacă nu s'ar întâmpla ceva neprevăzut, partizanii lui Chu-Weng cari luptă de aproape un an în provincia Cho-Kiang, ar primi un ajutor neașteptat care le-ar mări rezistența și poate le-ar grăbi biruința.

De fapt, planul nu era decât propunerea pe care Tai-Cheng o făcuse celor trei bărbați cu care se întâlnise la Shangai cu trei zile mai înainte, când începuse încărcarea armelor la bord. Lor, celor din echipaj le revenea executarea și când se despărțiră aproape de ivirea zorilor, fiecare știa ce are de făcut.

O lună palidă și încețoșată mai dăinuia încă pe cerul întenecat, când Maston se urcă pe comandă. Peisajul părea încă adormit în răcoarea sfârșitului de noapte, iar în Shanghai, luminile începeau să se stingă una după alta. Apele lui Whang-Poo curgeau liniștite și întunecate spre mare.

Maston își desfăcu nasturii dela haină și-și aprinse pipa. Deabia peste câteva minute ochiul i se obișnui cu palida lumină pe care luna o arunca deasupra micului cargou și atunci putu să vadă peisajul estompat în depărtare, prova lui FAN-YUEN cu umbrele negre ale lui Tai-Cheng și ale oamenilor lui împingând la manelele vinciului ancorei și în cabina de comandă la cârmă, umbra nemișcată a lui Fung timonierul, așteptând ordine.

— Ancora a pic! anunță dinspre prova vocea adormită a lui Tai-Cheng.

— Mașinile încet înainte! comandă Maston.

— Incet înainte, repetă timonierul și soneria telegrafului răsună până în adâncul vasului.

FAN-YUEN vibră din toate încheeturile și elicea începu să bată apa încet, ca sbaturile remorcherelor de pe fluviu.

Ruptă din legătura cu fundul, umbra lui FAN-YUEN descrise rondoul cu oarecare eleganță apropiindu-se de malul drept, apoi își luă drumul spre marea largă.

Când luminile zorilor se iviră, topind în ele negurile nopții, iar stelele dispărură una după alta, FAN-YUEN schimbă drumul spre Sud, lăsând în urmă farul dela Chin-Huein.

Maston își umplu a doua pipă și începu să se plimbe cu pași măsurați dela un cap la altul al comenzii.

In patru zile de navigație, FAN-YUEN parcursese aproape trei sferturi din drum. La orizont se zărea linia tremurată în căldura toridă, a coastelor provinciei Cho-Kiang. Trupele Kuomintangului avuseseră mari înfrângeri în această provincie, așa că după toate instrucțiunile ce se dădeau de autoritățile din Shanghai, coastele Cho-Kiangului trebuiau evitate cât mai la larg.

Maston cercetă harta, apoi privi spre coastă mormăind mulțumit. Alături, Tai-Cheng îi urmărea mișcările liniștit și impenetrabil. Din când în când, însă, privirile sale fugeau dela hartă la coastă, apoi la ceasul din perete și la Maston.

Timpul se menținea calm, sub căldura înăbușitoare. FAN-YUEN dădea gâfâind opt noduri viteză, sfâșiind oglinda apei încremenită sub cuptorul de foc al soarelui.

— Țineți mereu același drum până la travers de Fu-Ning, și anunțați-mă când vom fi în vedere — spuse Maston, apoi coborâ în cabină.

Tai-Cheng dădu din cap în semn că a înțeles și privi complice spre Fung care manevra timona cu mișcări ușoare și cu ochii continu pe compas.

— Vino la dreapta — îi spuse el pe șoptite, ca și cum se temea că Maston l-ar fi putut auzi.

Fung împinse în cavilele timonei spre dreapta și vasul începu să gireze la tribord, măturând cu prova linia orizontului.

— Mai încet Fung, se alarmă Tai-Cheng, „negustorul" nu trebue să simtă schimbarea de drum!

Fung încetini mișcarea vasului care se abătea acum dela vechea direcție aproape pe nesimțite.

In picioare în fața mesei din cabină, Maston desfăcuse pachetul de dolari adus de Li-Wang și acum îi număra din nou. Din când în când își umplea paharul de wisky, pe care-l dădea pe gât plescăind mulțumit din limbă.

Deodată deveni atent, simțind în picioare împingerea abia perceptibilă a girației vasului. Nu, nu se putea. O schimbare de drum acum în apele Cho-Kiangului ar fi fost o nebunie. Recomandarea lui Li-Wang îi reveni brusc în minte. Simțul său de marinar vechi nu putea să-l înșele: vasul gira ușor la dreapta. Și apoi, iată, pata de lumină pe care hubloul o trimetea rotundă pe postavul mesei, se mișca încet ajungând pe podea și urcându-se deformată dealungul peretelui.

Dintr'odată înțelese totul, și temerile lui Li-Wang și figura misterioasă din ultimul timp a secundului, și se precipită spre ușa cabinei. Furia îl năpădea congestionându-l dar în ultimul moment se răsgândi și se întoarse. Cu mișcări grăbite adună banii de pe masă și-i ghemui în caseta de fier din perete, apoi scoase pistolul din sertar și-l strecură în buzunarul hainei, după ce-i verificase încărcătorul.

Când apăru brusc pe comandă, nu-l găsi decât pe Fung, și se repezi spre el cu pumnii ridicați.

— Ce înseamnă asta câine blestemat? Cine ţi-a spus să schimbi drumul?

Văzând apoi că Fung nu răspundea nimic îl smuci dela cârmă trântindu-l pe podea. In acel moment, vocea lui Tai-Cheng îi răsună în urechi ca un biciu.

— Eu i-am spus!

Se întoarse brusc, cu mâna dreaptă gata să scoată pistolul din buzunar, dar secundul avea o armă îndreptată spre dânsul şi-l privea senin cu degetul pe trăgaci. O clipă, Maston stătu nehotărît apoi se repezi cu furie spre secund, urlând:

— Vă voi învăţa eu minte, bandiţi roşii; am să vă spânzur pe toţi. Eu sunt comandântul vostru aici, eu sunt stăpânul vostru.

Surprins, Tai-Cheng schiţă o mişcare în lături şi corpul masiv al lui Maston se isbi cu sgomot de uşa cabinei de comandă. Când se întoarse, gata să se repeadă din nou, văzu oamenii din echipaj apărând înarmaţi pe comandă şi atunci mâinile îi căzură inerte dealungul corpului.

— Dacă vei sta liniştit, ne vom putea înţelege, spuse Tai-Cheng.

— Câinilor, se răsti Maston drept răspuns, vă voi arăta eu ce înseamnă să furaţi armele guvernului, bandă de hoţi!

— Nu este un furt! Armele vor ajunge acolo unde este drept să ajungă. Tu nu înţelegi aceasta şi nu o vei înţelege niciodată!

— Eşiţi afară, răcni Maston. Vă voi spânzura pe toţi, şi asta foarte curând!

— Incet, Maston. Tu te joci cu vieţile noastre ca şi cu dolarii din buzunarul tău, dar uiţi că acum viaţa ta valorează mult mai puţin decât a unui singur partizan din Cho-Kiang. Linişteşte-te şi vom putea să ne înţelegem.

— Imi veţi fura desigur şi banii, rânji Maston, şi mă veţi preda la ai voştri.

— Nu Maston, se vede că frica domneşte peste gândurile tale. Nouă ne trebuesc numai armele, armele cu cari vom obţine libertatea, scăpând de trădătorii noştri şi de oameni ca tine, cari nu au ce căuta în ţara noastră. Banii şi vasul îţi vor rămâne mai departe, dar va trebui să dispari pentru totdeauna din apele noastre. Vei găsi în alte părţi ale Pacificului destul teren liber unde apucăturile tale de hienă se vor manifesta în voe! De acord?

Maston privi peste capetele oamenilor fără să răspundă. Propunerea nu părea de lepădat şi în fond, se gândi că principalul era salvat: banii şi vasul. Dar la gândul că el, Maston a putut fi prins în cursă de „banda aceasta mizeră de chinezi murdari", pe cari îi ţinuse sub pumnul său atâta timp, furia îi reveni. Incercă să schiţeze un plan. Cedând, poate ar mai avea totuşi o şansă, dar trebuia procedat repede căci coasta Cho-Kiangului se apropia din ce în ce mai mult.

Strigătul marinarului de veghe îl întrerupse însă brusc din gânduri şi o clipă Tai-Cheng şi oamenii lui se priviră alarmaţi.

— Vas la orizont. Face semnale!

Intr'adevăr spre Nord, dincoace de linia orizontului se putea distinge bine cu ochiul liber silueta unui vas care pusese capul pe FAN-YUEN. După valul pe care-l făcea în prova, se putea vedea că merge cu viteză mare şi nimeni nu mai avu vreo îndoială: era unul din vasele de patrulare care blochează coastele Cho-Kiangului contra oricăror ajutoare din afară. Sclipirile intermitente ale proectorului cereau insistent numele vasului.

De fapt, drumul lui FAN-YUEN spre uscat nu mai avea nevoe de nici o lămurire pentru urmăritori, în privinţa intenţiilor. Lovitura de tun pentru avertisment putea porni din clipă în clipă din moment ce proectorul semnalizase „stopaţi imediat".

Pentru Maston, evenimentul constituia o salvare nesperată, deşi situaţia la bord era încă grea. Cu o iuţeală surprinzătoare pentru statura lui masivă, se repezi spre mânerul sirenei. Nu ar fi fost cine ştie ce mare lucru, dar patrulorul ar fi înţeles că ceva nu e în regulă la bord şi nu ar fi încetat urmărirea. Mai repede decât el însă, Tai-Cheng îi dăe drumul, apoi comandă oamenilor:

— Legaţi-l!

Oamenii se executară şi depuseră pe Maston legat fedeleş în scaunul de trestie din tribordul comenzii. Acesta rânji spre ei:

— Aha! Acum să vă văd. Pedeapsa va veni ceva mai repede decât v-am promis-o, câini fricoşi!

Tai-Cheng însă, nu-l mai asculta. Aprecie din ochi distanţa la coastă apoi la vasul de patrulare şi urlă în portavocea maşinei:

— Viteza maximă. Tot ce poate da maşina!

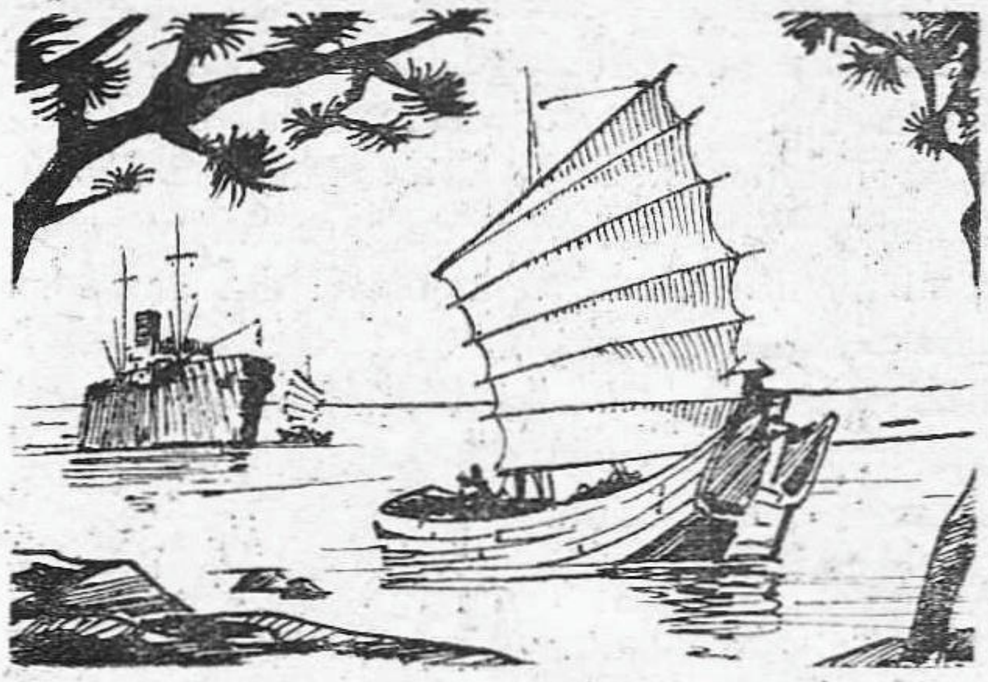
Când FAN-YUEN începu să vibreze gonind spre uscat cu zece noduri, prima lovitură de tun porni, ridicând o jerbă de apă la câţiva metri în prova. Celelalte urmară la scurte intervale şi a patra căzu în plin la piciorul catargului din prova, desfăcând tablele, sfâşiind puntea şi umplând comanda de un fum acru.

Părea totuşi că urmăritorul nu se mai apropia, păstrând aceiaşi distanţă, dar continuând să tragă.

Tai-Cheng îşi conducea oamenii cu comenzi scurte. Un început de incendiu la prova fu stins după grele încercări, iar loviturile patrulorului continua să încadreze micul vas. Cu o trosnitură formidabilă două proectile căzură deodată în comandă aruncând în aer pereţii şi geamurile

Tai-Cheng se ridică plin de sânge de unde fusese trântit de forţa exploziei şi se repezi

peste fărâmături spre Maston, dar toată aripa din tribordul comenzii dispăruse ca luată de o mână uriaşe şi se prăbuşise în mare ducând cu ea pe Maston şi pe Fang agăţat de cavilele timonei.



Ultimul drum.

Invăluit de fum, cu tablele îndoite de puterea exploziilor FAN-YUEN atinse fundul la câţiva metri de mal şi rămase nemişcat în apele mici dela Wen-Chen. Pe coş, o dâră subţire de fum se ridica în văzduh ca un ultim oftat.

Vasul de patrulare renunţase să-l mai urmărească în apropierea primejdioasă a malului şi rămăsese departe în urmă dincolo de linia orizontului.

Deabia spre seară, joncile din Wen-Chen au început să sosească lângă FAN-YUEN care le scobora încărcăturile cu bigile găurite de schije. Prima joncă a trebuit însă să ducă pe cei şase răniţi şi să-i predea oamenilor cari aşteptau pe mal, sub bolţile de pini. Tai-Cheng nu s'a dus cu ei. S'a pansat cum' a putut şi a rămas cu oamenii lui pe FAN-YUEN, până când ultima armă a luat drumul uscatului.

Când a pus piciorul în joncă, a aruncat o ultimă privire de rămas bun bătrânului FAN-YUEN care-şi terminase viaţa cu o victorie, murind eroic pe plaja dela Wen-Chen. Ultimul său drum salva viaţa multor partizani din Cho-King şi-i spăla definitiv pata contrabandelor purtate atâţia ani dearândul în mările Chinei.

Soarele se ridicase arzător peste un peisaj tropical încremenit în arşiţa toridă, iar marea era liniştită şi clară ca şi cum nimic nu s'ar fi întâmplat.

de *I. Balin*

Dela trimisul nostru special la New-York.

DUPĂ „CONFERINTA DUNĂREANĂ...

New-York... noapte... plouă...
Şi miroase-a lapte
Şi a praf de ouă!...
New-York... noapte... plouă...
Trei drumeţi grăbesc
Pe pavajul umed, uzi până la piei.
Trei drumeţi, sosesc în Wall-Street, se opresc
Şi apoi bat!
Bat la cap Wall-Street-ul
Că la „Conferinţă"
Calculul de-acasă nu s'a potrivit...
Şi că pân'la urmă
N'a fost cu putinţă (cât s'au străduit)
Să facă vre-o brânză
Şi că ei sărmanii
N'aveau argumente...
Ar fi inventat ei, însă riveranii
Au respins manevra...
Wall-Street-ul se mişcă... Truman, scurt, termină:
— „Aţi făcut-o fiartă!...
... Şi toţi în surdină:
— „Ne-am făcut de baftă!...

. . . . . .

New-York... noapte... plouă...
Şi miroase-a brânză...
Şi a praf de ouă...
New-York... noapte... plouă...

Reporter.

COMUNICARE...

Scrumbiile de Dunăre, Sir, sunt
Peşti delicioşi, cu linii foarte fine,
Stârnind dorinţa'ntregului Pământ;
Dar nu se lasă prinse de oricine!...

LANSAREA UNUI DOC PLUTITOR

Unul din cele mai importante evenimente în domeniul techniciei navale la noi, este construirea unui doc plutitor de 4500 tone putere de ridicare.

Lansarea lui s'a făcut în cursul lunei Ianuarie a unei ierni aspre, la temperaturra de 10 grade, la Galaţi, în bazinul vechiu.

Şantierele navale depe Dunărea de jos, din care cel dela Galaţi era cel mai mare, trăiau în general din reparaţiuni, făcând un slab progres în ce priveşte instalaţiile, faţă cu desvoltarea technică modernă.

In ultimii ani, s'a dat un impuls nou şantierului dela Galaţi, devenind „şantierele Navale Galaţi" S.N.G. apoi S.R.T., care s'a angajat în construcţiuni de vase de diferite tipuri, ca şlepuri, tancuri, doc plutitor, etc.

Vasele mai uşoare, până la o greutate proprie de 1000 tone, au fost construite pe cala betonată şi lansate cu sistemul cărucioarelor, betonată şi lansate cu sistemul cărucioarelor, din punct de vedere technic şi al elementelor cari în general pot produce o surpriză în timpul lansării.

Docul plutitor având o greutate de 2400 tone, o lungime de 120 m. şi o lăţime de 26 m., s'a construit pe o cală improvizată şi ţinând seamă de momentul când a trebuit să fie lansat, la o temperatură de 10 grade, era într'o situaţie specială în care s'ar fi putut avea surprize neplăcute.

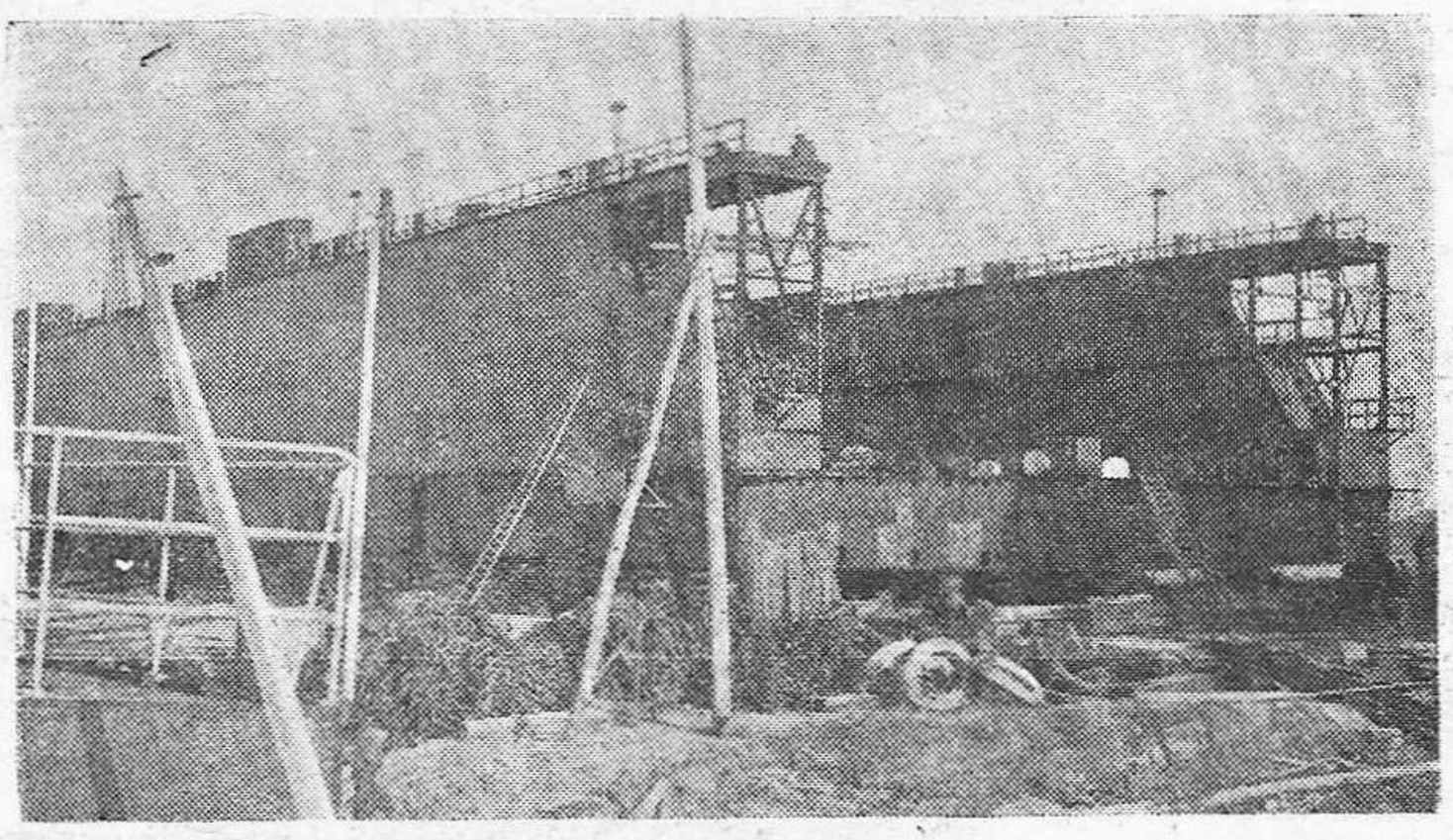
După o scurtă descriere a docului vom arăta cum au decurs operaţiunile:

Corpul lui era împărţit în sensul lungimei, în două secţiuni detaşabile, una de 80 m. şi alta de 40 m. cu lăţimea de 26 m. şi pescaj gol 0,80 m.

Cele două secţiuni detaşabile, avea fiecare instalaţiile proprii, adică centrală de forţă cu motor Diesel, pompe şi aparate de manevră, precum şi câte una grue de 3,5 tone: putând fiecare secţiune lucra independent şi având secţiunea mare o putere de ridicare de 3000 tone, cea mică o putere de ridicare de 1500 tone: iar reunite o putere de ridicare de 4500 tone, adică putând ridica ori ce vas comercial care operează pe Dunărea de jos.

Montarea s'a făcut la Galaţi pe o cală improvizată, pe latura de vest a şantierului, care debuşează în bazinul vechiu.

Durata construcţiei a fost de un an.



Docul pe cală, în timpul construcţiei.

Docul era gata de lansare în luna Decembrie când au început preparativele.

Operaţiunea lansării unui vas este considerată ca evenimentul cel mai important din viaţa sa, deoarece dacă nu este bine studiată, sau bine condusă, sau dacă din nenorocire intervin elemente, unele imponderabile, ce nu se pot prevedea, poate avea consecinţele cele mai grave care pot merge până la pierderea vasului.

Este cunoscut cazul unui crucişător italian care s'a înecat în timpul lansării.

CALA. Era improvizată pe un teren, neîntărit, înmuiat de apele crescute din toamnă.

Pentru repartizarea presiunei, s'au făcut platforme de grinzi de stejar, pe care s'au instalat săniile: ajungându-se la o presiune, în poziţia statică a vasului, de 0,200 kgr. pe c.p., ceace era admisibil pentru terenul calei.

In părţile din apropierea nivelului apei, unde în timpul mişcărei vasului din momentul rotaţiunii, presiunea creştea, s'au făcut amenajări speciale, pentru ca terenul să nu cedeze prin creşterea acestei presiuni unitare.

Lansarea s'a făcut pe lat, ambele secţiuni ale docului fiind reunite într'un corp de 120 m.l., al cărui ax longitudinal era paralel cu malul apei. Săniile în număr de 10, pe cari urma să alunece docul s'au instalat perpendicular pe malul apei.

Unghiul de înclinare al planului de alunecare nu poate varia decât în anumite limite, căci o valoare prea mare a unghiului de înclinare, are ca consecinţă o mărire a vitezei de alunecare a vasului, care peste anumite limite devine dăunătoare.

Cum înclinarea calei nu poate fi deci mărită peste anumite limite, s'a căutat să se micşoreze coeficientul de frecare.

sub influenţa temperaturii, micşorând coeficientul de frecare. Seul amestecat cu alte substanţe, în proporţii variabile, ca uleiurile cari se topesc la temperatură mai joasă, lucrează mai favorabil, pentru a învinge rezistenţa la pornire.

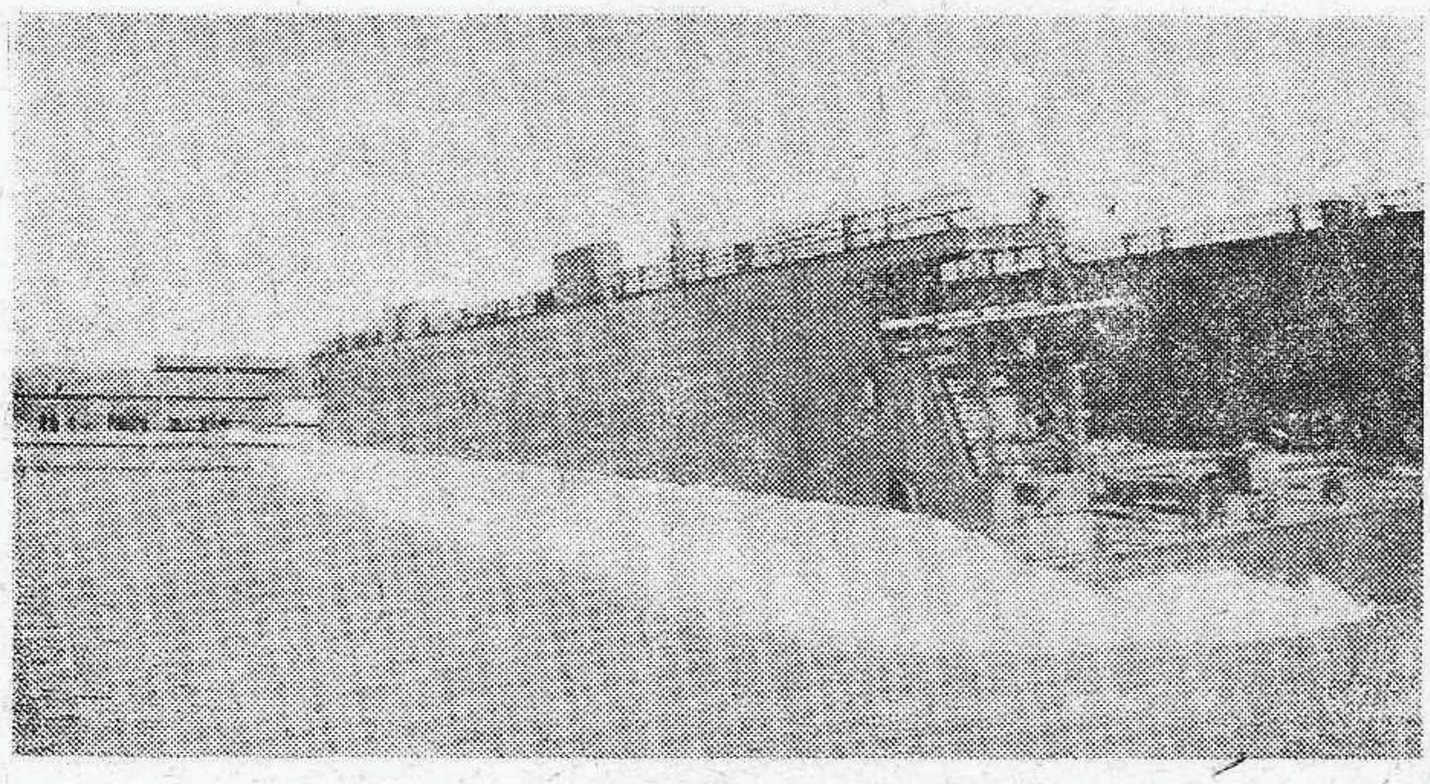
Amestecurile de substanţe lubrificante, întrebuinţate în diferite cazuri se compun dinseu, cu săpun şi uleiu, în proporţii, după natura suprafeţelor alunecătoare şi temperatura exterioară.

In această materie, şantierele îşi au experienţa lor, de care fac uz în diferitele cazuri.

Este de reţinut că la temperaturile reci influenţa cea mai mare o au uleiurile.

Coeficientul de frecare mai variază şi cu timpul ce trece din momentul punerii materialului lubrifiant şi până în momentul lansării, mărindu-se cu cât trece mai mult timp.

De exemplu, într'o experienţă făcută, după



Lansarea docului.

Pentru micşorarea coeficientului de frecare, se intercalează un strat de unsoare între cele două suprafeţe ale săniilor, fixă şi alunecătoare. Compoziţia materialului de ungere, precum şi grosimea stratului variază cu sezonul şi temperatura exterioară, cu natura suprafeţelor de alunecare şi presiunea exercitată de greutatea sistemului pe unitatea de suprafaţă a planului de alunecare.

Este stabilit că coeficientul de frecare este mai mare la temperaturile reci decât la cele calde şi că acest coeficient creşte cu cât scade presiunea pe suprafaţa planului de alunecare.

Rezultă de aici că pentru vasele uşoare, cala trebuie să aibă o înclinare mai mare. In cazul când condiţiunile locale nu permit o înclinare prea mare a calei, atunci se poate încărca vasul cu lest, pentru momentul lansării.

Ca bază a substanţelor de ungere se întrebuinţează seul: în timpul lansării substanţele grase din el se topesc mai mult sau mai puţin

16 ore coeficientul de frecare era de 0,06: iar după 60 ore, în aceleaşi condiţiuni acest coeficient a ajuns la valoarea de 0,124.

Pentru docul plutitor situaţia era următoarea: Preparativele erau gata, dar timpul fiind rece, sub -10 grade, operaţiunea era riscantă, Se putea întâmpla ca la tăerea legăturilor, vasul să nu pornească la vale.

S'au făcut experienţe cu diferite combinaţii de lubrifiant, încercate pe un sistem, model, în care erau reproduse, la o scară, elementele ce erau în realitate la cala de lansare. Sub temperatura de -10 grade sistemul nu pornea, deci nu s'ar fi putut face lansarea.

In jurul lui -10 grade sistemul pornea, aşa că la 10 Ianuarie, având această temperatură s'a procedat la lansare, care a reuşit în bune condiţiuni.

Presiunea pe cală, a fost studiată din timp, în raport cu greutatea sistemului de lansare şi s'a stabilit curba presiunilor în diferitele puncte

şi momente ale lansării, făcându-se pe de o parte amenajările necesare la cală, aşa fel ca să nu se producă o deformare a planului calei, care ar fi putut da naştere la o avarie a sănilor cu consecinţe uneori foarte grave pentru operaţiunea lansării şi pentru vas.

Pe de altă parte s'au făcut amenajări la corpul vasului, prin întăriturí interioare, provizorii, de lemn, în regiunile unde presiunea asupra corpului vasului rezultă prea mare, evitându-se o deformare în acele părţi.

MOMENTELE LANSARII.
ROTAŢIUNEA

După ce vasul a început mişcarea de alunecare pe cală, el merge spre apă sub influenţa forţei motrice rezultante până în momentul când începe să atingă apa.

Atunci intervine o nouă forţă, aceea de plutire, determinată de presiunea apei asupra părţii din vas ce intră în apă.

Din acel moment vasul execută pe lângă mişcarea de înaintare şi o mişcare de rotaţie, determinată de cuplul celor două forţe, una greutatea sistemului, cu punctul de aplicaţie în centrul de gravitate al sistemului ce se mişcă, iar alta de împingere în sus, cu punctul de aplicaţie în centrul de carenă al părţii imerse din sistem.

Dacă lungimea calei în apă se termină la o cotă anumită, determinată prin calcul, ca suficientă, această mişcare de rotaţie se produce în mod lent, fără nici o perturbare pentru vas şi sănii.

In caz însă când cota apei este prea mică, sub limita stabilită pentru sistemul ce se lansează, se pot produce două fenomene, acel al răsturnării şi acel al căderei, cari pot avea consecinţe grave pentru vas.

RASTURNAREA

In timp ce vasul continuă mişcarea de înaintare şi începe să intre în apă, iar partea imersă a calei nu este la o cotă suficientă, ajunge un moment când împingerea apei fiind prea mică, se produce un cuplu invers rotaţiunei şi partea dinspre uscat a vasului se ridică depe sănii, dând naştere la fenomenul numit răsturnare. Mişcarea continuă astfel până când împingerea apei determină reaşezarea vasului pe sănii.

Acest fenomen poate da naştere la avarii grave, din cauza ridicării vasului.

Fenomenul se evită calculând lungimea calei în apă, suficientă pentru ca nivelul apei deasupra ei, să nu fie mai mic decât cel necesar.

CADEREA

Dacă nivelul apei la capătul calei, este mai mic decât cel necesar pentru plutirea normală a vasului, în momentul în care vasul se desface de capătul calei, se produce o cădere a lui, care deasemenea poate avea consecinţe grave.

CUM AU DECURS OPERAŢIUNILE LANSARII.

La finele lunei Decembrie, cala era gata pregătită şi nivelul apei suficient pentru o lansare normală.

Insă temperatura era foarte scăzută, sub -10 grade, iar experienţele cu lubrifiantul, pe model, nu dădeau bune rezultate, fiind pericol ca la desfacerea legăturilor, vasul să nu pornească.

Bazinul era îngheţat, iar nivelul apei începea să scadă.

La 9 Ianuarie apa era la cota limită după care o scădere a apei ar fi putut da naştere la fenomenul căderei. Temperatura era de minus 10 grade, iar din ultimele experienţe făcute cu lubrifiantul, s'a putut obţine, între orele 10—12 când soarele era mai tare, un bun rezultat de pornire a vasului. S'a hotărît atunci ca a doua zi să se procedeze la lansare, căci o întârziere ar fi pus operaţiunea în condiţiuni şi mai defavorabile.

S'a tăiat ghiaţa în bazin, pe o distanţă apreciabilă şi s'au anunţat toate vasele cari erau la iernat ca să aibă a doua zi echipele gata de filat parâmele.

Pentru frânarea mişcărei după lansare, s'au legat de doc două lanţuri mari cari se târau pe cală în urma docului.

A doua zi la ora 10 dimineaţa, totul era gata. La un semnal de fluer, 10 oameni au tăiat cu securele, în acelaş timp, parâmele de legătură şi docul a început să meargă la vale, iar în 10 secunde a fost la apă.

Un val mare s'a ridicat dealungul bordului dinspre apă, care a făcut să salte de bucurie toate vasele din bazin.

Operaţiunea reuşise în perfecte condiţiuni, spre satisfacţia întregului personal technic al şantierului, care a depus toată munca şi stăruinţa pentru reuşita lansării.

Astfel această operaţiune, marchează o dată de cea mai mare importanţă în istoria technicei navale române, căci s'a lansat cel mai mare vas, de 2400 tone greutate a corpului, care s'a construit până acum în ţară la noi.

Ing. Enescu Emil

Note istorice asupra contribuției metereologiei pentru protecția navigației pe mare

Protecția meteorologică a vaselor care navigau în largul mărilor, a preocupat în mod cu totul deosebit pe acei cari se îndeletniceau cu navigația, din cele mai vechi timpuri, s'ar putea spune pe drept cuvânt, chiar dela folosirea apei ca drum de comunicație.

Primele documente cari au definit regimul anumitor fenomene meteorologice, în special frecvența vânturilor și furtunilor, le avem din epoca sclavagistă, dela popoarele din jurul bazinului Mării Mediterane. In aceste documente, precum și în operele istorice și literare ale lui Herodot, Plutarc, Homer, Horațiu, Virgil, Ovidiu etc. pe lângă încercările de determinare a climatologiei Mării Mediterane, găsim și firave începuturi de prevedere a unor fenomene meteorologice periculoase navigației maritime, pe care cu greu le putem desprinde din mistica și superstițiile în care au fost redate .Astfel aflăm că marinarii au fost stăpâniți de groaza a două pericole: pericolul stâncilor și pericolul furtunilor. Pericolul stâncilor ascunse sub apă era aproape fără însemnătate pentru vasele de lemn de atunci, care navigau cu o viteză redusă, în schimb furtunile dădeau 95% din totalul naufragiilor. Marinarii scăpați prin cine știe ce împrejurări, povesteau cu spaimă întâmplările petrecute din cauza forțelor deslănțuite ale naturii atribuindu-le în majoritatea cazurilor zeilor dușmănoși, împotriva cărora nu se putea lupta decât cu zeii protectori.

In această epocă dominată de vasele cu pânze, lipsită de technica navigației cu vântul strâns, cu mersul în volte, navigația maritimă a stat într'o totală dependență de factorii atmosferici, de regimul vânturilor. Vasele cu pânze trebuiau să aștepte ca vântul să fie favorabil și trebuiau să se oprească când vântul le bătea în față. Fenicienii au observat cei dintâi alternanța brizelor ușoare, care vara suflă dinspre mare în timpul zilei și dinspre uscat în timpul nopții. Marinarii nu se avântau pe întinsul mării decât în anotimpurile favorabile (cam cinci zeci de zile, pentru apele din jurul Greciei) iar în Marea Mediterană nu se naviga decât dela începutul lunii Aprilie până la sfârșitul lui Septembrie, zile în cari vânturile erau domoale. Este interesant de știut felul cum scriitorii pomeniți mai sus marcau începutul acestor zile favorabile navigației. Hesiod în poemul său intitulat „Muncile și zilele" spune: „Anotimpul de navigație pentru muritori, nu durează decât cinci zeci zile pe an, începând din momentul în care soarele se învârteşte în inima verii grele", iar în alt pasagiu arată: „Când pentru prima dată vezi în vârful smochinului frunze mari cât urmele lăsate pe pământ de labele ciorilor, atunci se poate merge pe apă, atunci este timpul navigației de primăvară".

Dar dacă furtunile aduceau cel mai mare procentaj de naufragii, nu este mai puțin adevărat că și gradul de înorare al cerului și ceața deasă și persistentă completau acest procentaj. Deaceia în majoritatea cazurilor din Octombrie și până în Aprilie se naviga dealungul țărmurilor. Este de remarcat aci descoperirea Musonului de Sud-Vest de către Hippalus, care a avut curajul de a părăsi drumul bătătorit dealungul litoralului Arabiei pe care Grecii mergeau în fiecare an în Indii, lăsându-se în voia acestui vânt care l-a dus deadreptul la gura Indusului.

Din practica acestor marinari îndrăsneți s'au scris mai târziu lucrări în care meteorologia nautică ocupă un loc de frunte, ca de pildă lucrarea cunoscută sub numele „Stadiamus" scrisă cam prin sec .II-lea al erei noastre.

Protecția meteorologică a navigației pe apă a cunoscut o desvoltare mai mare în timpul Vikingilor și Normanzilor, cari cu vase mai solid construite și cu o technică nautică mai avansată, ajungeau până la coastele norvegiene, arhipelagurile din Nordul Scoției, Islanda, Groenlanda, ținuturi cu cerul acoperit mai totdeauna, cu cețuri groase și furtuni violente, periculoase chiar pentru vasele de mare tonaj de astăzi.

Insă observații mai complete și mai continui făcute pe bazele cucerite de știință în acea vreme, ne-au lăsat numai navigatorii din secolul al XV-lea și al XVI-lea din epoca marilor descoperiri, cu toate că ele n'au fost cunoscute decât fragmentar, din cauza egoismului hrăpăreț al suveranilor și negustorilor atotputernici, care nu aveau nici un interes de a le face și altora cunoscute, de teama de a nu-și scăpa din mâini prăzile cucerite prin jertfa și abnegația miilor de marinari. Convoaele de vase organizate de suverani în expediții lungi și anevoioase se conduceau după anumite instrucțiuni meteorologice, folosind în mod conștient vânturile alizee. Pe bordul lor se făceau observații cu privire la vânturi, curenți, furtuni, semnele prevestitoare ale uraganului, frecvența ploilor și a ceților, făcând să progreseze meteorologia

într'o măsură nebănuită de cei străini de aceste preocupări. Toate aceste observaţii au fost exploatate de şcoala de hidrografie deschisă către sfârşitul sec. al XV-lea la Dieppe, întocmind numeroase „Indreptarii ale Mării", continuate apoi cu „Oglinzile Mării" întocmite de Olandezi şi „Piloţii" alcătuite de Englezi (nu prea mult deosebite de „Instrucţiunile Nautice" de azi) şi în cari datele meteorologice îşi au locul lor important. Tratatul de hidrografie al lui Fournier, publicat în 1695 conţine deasemenea un număr mare de notări meteorologice.

Marinarii s'au bucurat întotdeauna de reputaţia că ştiu să prevadă timpul. De fapt cei de pe vasele cu pânze cercetau cerul deseori cu spaimă căci de o furtună, de vreme liniştită fără vânturi chiar de o schimbare a direcţiunii vântului, depindea durata traversărilor lor şi în unele cazuri, salvarea echipajelor. Prin obişnuinţă ajungeau deseori să formuleze pronosticuri destul de întemeiate, aşa cum fac şi azi pescarii, care acordă mai multă încredere unor semne, ca transparenţa aerului sau culoarea soarelui la apus, decât variaţiunilor de înălţime ale barometrului.

Hidrograful Maury aşează meteorologia nautică pe o temelie ştiinţifică în baza observaţiunilor culese din mai multe locuri.

Hărţile întocmite de Maury au avut pentru navigatori o calitate demnă de luat în seamă, pentrucă ele arătau vânturile care aveau cea mai mare probabilitate de a frecventa fiecare regiune a oceanului, prin urmare zonele unde se vor găsi vânturile cele mai favorabile, căile maritime care vor trebui urmate precum şi epoca în care călătoriile se pot face mai rapid. In felul acesta durata călătoriilor pe mare fu micşorată simţitor. Dela 280 zile cât dura parcurgerea drumului dela New York în California prin capul Horn, se ajunge la 100 zile; Cele 125 zile ale unei călătorii din Anglia la Sidney fură reduse la jumătate. In anul 1870 calculându-se economiile realizate în urma lucrărilor lui Maury, se văzu că ele depăşeau suma de 100 milioane franci pe an. Hărţile căilor maritime s'au publicat în toate ţările, iar „Tableaux de croissment" cum se numeau instrucţiunile nautice ale lui Maury s'au tradus în toate limbile .Pe baza acestor instrucţiuni, s'au întocmit hărţile lui Brault şi Pilot Charts. Pe hărţile lui Brault roza frecvenţii vânturilor indică pentru fiecare direcţiune frecvenţa totală şi prin grosimea trăsăturilor tăria vânturilor. Pilot Charts sunt alcătuite astfel: In mijlocul fiecărui patrat de 5 grade longitudine şi 5 grade latitudine se trasează roza frecvenţii vânturilor din fiecare direcţiune urmând o scară înscrisă în colţul hărţii.

Astăzi, când vase de mare tonaj cu propulsie mecanică orientate cu radarul brăzdează în lung şi în lat apele globului, lucrările şi hărţile lui Maury şi urmaşilor săi în afară de interesul documentar statistic şi climatologic, nu se mai întrebuinţează decât în rară măsură de către vasele şcoală, vasele de agrement, vasele de explorație ştiinţifică, cargoboturile uşoare şi vasele de pescuit.

Pentru circulaţia vaselor comerciale manevrele, exerciţiile şi operaţiile militare, problema se pune ca prevedere a timpului pe o perioadă mai lungă, adică pentru găsirea timpului favorabil începerii şi desfăşurării operaţiilor.

Concomitent cu desvoltarea meteorologici nautice pe baza statisticilor climatologice pentru stabilirea periodicităţii fenomenelor atmosferice se desvoltă şi meteorologia sinoptică, acea parte a meteorologiei în care protecţia meteorologică pe apă ocupă un loc important, care stabileşte desfăşurarea viitoare a vremii cu ajutorul hărţilor sinoptice, în care se trec observaţiile factorilor atmosferici dela o reţea vastă de staţiuni desfăşurate pe regiuni întinse. Brandes între 1816—1820 construeşte primele hărţi sinoptice pentru regiunea Europei servindu-se de staţiile sinoptice care funcţionau între 1780—1792 .El a trecut pe hărţi direcţia vântului şi abaterea presiunii faţă de normală, unind cu linii numite izolinii punctele cu abateri egale. Cu ajutorul acestor două valori Brandes a reuşit să facă două mari constatări:

1. Regiunile cu presiune scăzută şi ridicată cuprind suprafeţe mari ale globului pământean deplasându-se dintr'o regiune în alta.

2 .Aerul se scurge dela regiunea cu presiunea scăzută, dar nu normal pe izolinii, ci sub un unghi a cărui mărime variază în aşa fel că presiunea mai joasă rămâne în stânga.

Dove un alt mare meteorolog studiind materialul lui Brandes a tras următoarele concluzii:

1. Mişcările atmosferice au la latitudinile mijlocii caracter de vârtej asemănându-se cu ciclonii tropicali.

2. Variaţiile neperiodice ale temperaturii şi a altor elemente ale timpului din latitudinile mijlocii se explică prin înlocuirea succesivă a curenţilor mari de aer polari şi ecuatoriali. La tropice aceşti curenţi sunt aşezaţi unul deasupra celuilalt (alizee şi contraalizee) iar la latitudinile netropicale ei curg unul lângă altul. Slăbirea sau intensificarea unui curent sau a celuilalt, lăţirea lui sau împingerea de către alt curent pot să ducă la schimbarea condiţiilor de timp într'o regiune sau alta.

Amiralul R. Fitz-Roy organizatorul Serviciului Timpului, din Anglia, reluând sistemul lui Dove arată în 1860:

1. In atmosfera dela latitudinile mijlocii se

găsesc o serie de curenţi de aer polar şi tropical care se înlocuesc, între ei.

2. Proprietăţile aerului din aceşti curenţi sunt în strânsă legătură cu originea lor.

3. Ciclonii apar în serii întregi la limitele dintre curenţii polari şi tropicali.

Aceste constatări mari n'au putut fi de prea mare folos pentru navigaţia maritimă deoarece lipsea posibilitatea de a fi cunoscute aplicaţiile lor în largul mărilor .Numărul naufragiilor a devenit ce-i drept mai mic datorită tonajului sporit şi al propulsiunei mecanice şi nicidecum unei îmbunătăţiri a prevederii timpului. Totuşi i-a fost dat meteorologiei sinoptice să se nască cu adevărat tot din nestatornicia mării.

La 14 Noembrie 1854 o furtună puternică în Marea Neagră a avariat flota anglo-franceză care se găsea la Balaclava; Acest dezastru a atras atenţia asupra mişcărilor de vânt inopinate.

Studiul retrospectiv al furtunii din Marea Neagră a arătat că ea a venit dinspre West străbătând toată Europa. Dacă ar fi existat deci un serviciu organizat de transmisie pe cale telegrafică a observaţiunilor, furtuna ar fi putut fi urmărită din timp şi apariţia ei la Balaclava prevăzută, deci dezastrul înlăturat. Leverrier gândi că pentru a evita reîntoaarcerea unor astfel de catastrofe trebue să se organizeze transmisiunea rapidă şi zilnică a observaţiilor meteorologice.

Expedierea telegramelor meteorologice prin TFF a scurtat întârzierea transmisiei şi a lărgit întinderea regiunilor terestre şi oceanice acoperite de hărţile sinoptice. Vasele din larg primesc aceste observaţii ca şi staţiile terestre. Astfel se organizează servicii de prevederrea timpului în toate Statele civilizate .La noi în ţară, un astfel de serviciu a fost înfiinţat la 1 Ianuarie 1925.

Aceste descoperiri şi realizări au fost o binefacere pentru navigaţia maritimă. Statisticile privitoare la naufragii sunt grăitoare.

Astfel în 1910 tonajul pierdut era de 2,47%, în 1920 coborâse la 1,10%, în 1930 la 0,57% şi s'a menţinut în medie de 0,54% între 1931-1938.

Cifrele menţionate mai sus grăesc convingător despre extrema importanţă a protecţiei meteorologice a navigaţiei pe mare.

Constantin Năstase

din P.C.A.

Meteorologie... în versuri...

Autorul articolului precedent a menţionat faptul că „marinarii" s'au bucurat totdeauna de reputaţia că ştiu să prevadă timpul..." ...după diferite stări atmosferice, aspecte ale soarelui, lunei, cerului, norilor, etc...; Iar când au început să folosească şi aparate (termometru, barometru barograf, etc.) observaţiile marinarilor s'au combinat cu datele arătate de aceste aparate.

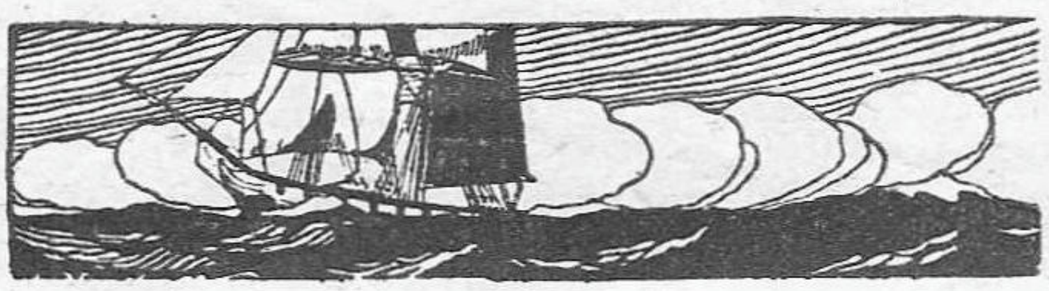
Dar marinarii sunt şi oameni practici, şi poeţi, în acelaş timp... Astfel că, pentru a memora mai uşor şi mai bine anumite observaţiuni meteorologice, ei au alcătuit o serie de poezioare instructive. Asupra originalităţii şi utilităţii acestor „instrucţiuni rimate" vom lăsa să se pronunţe chiar cititorii... Gabierul nostru vă prezintă câteva mostre:

L U N A

Pe la lună nouă sigur vei avea
vreo două trei zile, vânt şi vreme rea,
După lună nouă, dac'a şasea zi
la fel cu a cincea şi-a patra va fi,
în tot restul lunii poţi a prevedea
că zilele toate le vor semăna.

Când răsare luna disc însângerat,
vântul o să sufle mâine ca turbat;
Netedă pe margini când o vei vedea
şi strălucitoare ea va lumina,
timp uscat s'anunţă, cu cer luminos
şi o mare bună: deci, un timp frumos.

Palidă de-i luna, galben ofilit,
timpul va fi umed, însă nu sbârlit;
Dar înceţoşată luna de va fi,
pentru mâine ploaie ea va prevesti,
iar în jur de are un cerc luminos
timpul va fi umed, dar şi furtunos.



CERUL

Dacă seara ceru-i roşu, sau e roz sau bleu deschis,
ori portocaliu..., pe mâine timp frumos ne e promis;
Dacă-i roşu dimineaţa, ori albastru'nchis pe seară
vreme rea se prevesteşte, fie iarnă, fie vară;
Dacă bate'n galben seara, sau în vânăt, ştii pe dată:
mâine vei avea vânt tare, mări şi mare agitată.

TERMOMETRUL ŞI BAROMETRUL

Când eşti în larg şi vezi că termometrul se ridică,
să ştii că-ţi vine sigur vânt de Nord, dar să n'ai frică;
Iar dacă sus e termometrul, iar barometrul jos,
La vânt dela Sud-West te aşteaptă şi ploi, timp friguros;
Dacă jos sunt amândouă, ai motiv a te'ncrunta:
Vânt dela Sud-Est îţi vine şi curând va şi ploua
Şi când sus e barometrul, iar să termometrul jos
Vei avea poate aversă, vânt de Nord, timp furtunos
Dar de-or fi sus amândouă, marinare... fi voios
Vei avea briză uşoară, mare bună, cer frumos.

BAROMETRUL

Dacă peste şapte sute şaizecicinci de milimetri
barometrul se menţine, e semn bun; eşti norocos,
fiindcă vântul n'o să'ntrea că pe secundă şapte metri...
Poţi pleca la drum în voe; cer senin şi timp frumos.

Dacă după'nseninare, brusc însă se va urca,
vânt se va porni; ai grijă! Timpul bun nu va dura...

Iar când dânsul saltă peste 766
şi încet încet mai sus a urca el năzueşte,
poţi pleca la drum cu vele fiindcă vântul nu te lasă,
însă schimbă de direcţie şi'n intensitate creşte.

Când aiurea bate'n jurul lui şapte sute şi şaizeci,
barometrul vrea să spună: „Stai în port la adăpost!
De încă n'ai plecat în mare e mai bine să nu pleci —
vom avea sigur furtună, mare rea şi timpul prost.

La fel, sub 745 dacă arată,
să ştiţi: timp furtunos va fi şi mare demontată.

Oricând scade barometrul, e ştiut că nu-i a bună;
Vine ploae, vreme proastă, câteodată chiar furtună.

Dacă însă scade leneş, o zi şi-o noapte ne'ncetat
şi pe urmă brusc coboară, iar tu eşti în plin ocean,
fă-ţi pregătiri de luptă crunţă; Vei avea de înfruntat
o primejdie cumplită, findcă vine-un uragan.

GABIER

DIN ŢEPII „ARICIULUI DE MARE"

FINAL PERFID

Scăpat printr'a destinului blândeţe
De braţul caracatiţei marine,
L-a prins acum, în prag de bătrâneţe,
O nimfă cu-ale sale braţe fine...

DISCIPLINAT

Cum marinarului îi place
Să-şi facă datoria'n toate,
Zelos, acest prieten face
Mici datorii... pe unde poate!...

INCONVENIENT

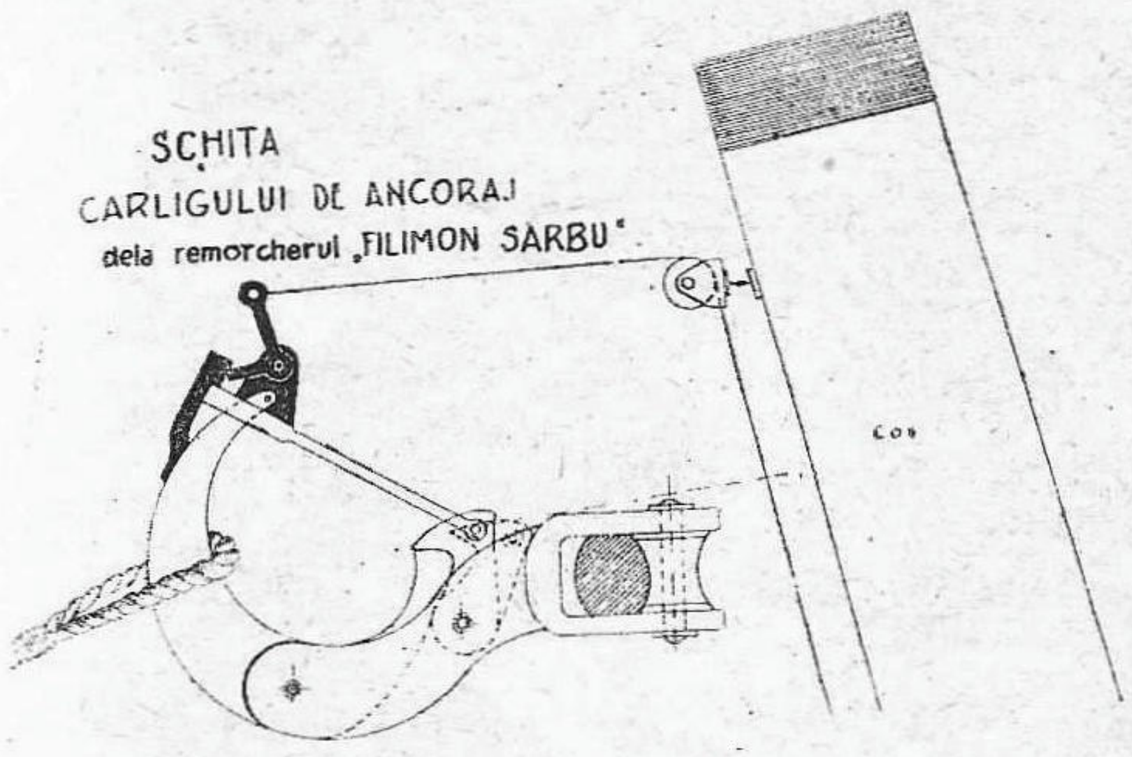
Busola îl conduce, vigilentă,
Pe apele fugare, dar..., păcat
Că fără vreo pricină aparentă,
O pierde cum ajunge pe uscat!...

REPORTAJE DIN VIAŢA PORTURILOR

Inovaţia mecanicului Trâmbiţaşu Constantin depe Remorcherul D P M Filimon Sârbu

Frământat, atât de manevrele greoae precum şi de desele accidente ce se întâmplau la remorchere din cauza sistemului greoi şi rudimentar al declanşării remorcei dela cârligul remorcherului, mecanicul şef Trâmbiţaşu Const .depe remorcherul D.P.M. Filimon Sârbu a adus o modificare importantă acestui sistem de declanşare.

Această inovaţie constă în ataşarea unui dispozitiv semiautomat de declanşare a traversei de siguranţă ce se află deasupra cârligului de remorcă şi care traversă în trecut se declanşa prin lovituri de ciocan date din imediata apropiere a cârligului iar în prezent prin inovaţia adusă, traversa se declanşează acţionată dela



distanţă prin o saulă legată de dispozitivul de declanşare.

Vechiul sistem de manipulaţie a cârligului de remorcă era simplu, rudimentar şi greoi, punând deseori atât personalul care lucra la el cât şi remorcherul în pericol.

Când remorcherul era angajat pentru manevră cu vase mari şi pe timp rău, luat la travers cârligul de remorcă nu se mai declanşa şi astfel de 2 ori remorcherul DPM Tomis a înregistrat 2 accidente;

Primul în primăvara anului 1936, când acest remorcher făcea o manevră cu unul din vasele Marinei Militare cu vânt de Vest, cârligul de remorcă nu s'a declanşat la timp şi numai datorită prezenţei de spirit a unui maestru militar, remorcherul a fost salvat dela înec în timp ce un marinar a căzut pradă înecului.

In anul 1943 remorcherul Tomis se scufundă în gura Portului Constanţa datorită aceleaşi dificultăţi de funcţionare a cârligului de remorcă, înecând cu el şi pe fochistul Rucăreanu.

Datorită inovaţiei tov. Trâmbiţaşu Constantin care a fost ajutat de tov. Reveneală şi Juglea Traian se îndepărtează odată pentru totdeauna acest defect de funcţionare al sistemului de declanşare al remorcei .

Această inovaţie este o dovadă în plus a puterii de creaţie a oamenilor, muncii, cari călăuziţi şi îndemnaţi de partidul Muncitoresc Român construesc condiţiuni de muncă mai bună în R. P. R.

Mari lucrări de dragaje în portul Constanţa

Din cauza lipsei de utilaj, în ultimii 6 ani lucrările de dragaje care să asigure adâncimile necesare în bazine şi în zona de intrare în port au fost foarte reduse, departe de a satisface necesităţile reale pentru menţinerea adâncimilor. Din această cauză depunerile s'au mărit aşa încât în canalul de acces în port, porţiunea dintre farul mare şi farurile dela intrare (roşu şi verde) adâncimea s'a redus la 8,10 m. în loc de 10 m. cât trebuia să fie normal.

Odată cu reluarea traficului şi venirea în port a unor vase de mare tonaj care calcă până la 26—29 picioare, problema dragajelor a trecut pe primul plan devenind de o imediată urgenţă.

In acest scop a trebuit să se asigure parcul de vase necesar lucrărilor. Direcţiunea Portului dispunea numai de draga Midia care lucrează prin absorbţie şi poate fi utilizată numai în canalul de acces în port unde materialul de fund este un nisip ce poate fi absorbit de pompele drăgii. Pentru bazine, unde fundul este din mâl gros, operaţiunile de dragat se fac cu drăgi cu cupe care varsă materialul dragat în alte vase (salande, clapee) care duc materialul şi-l varsă în larg. In acest scop au fost afectate Portului Constanţa draga Hartley dela Sulina şi draga Orşova dela Giurgiu şi pentru un timp scurt şi draga Baldwin cu 2 şalande dela Sulina, dragă foarte puternică şi cu un debit mare, atingând în timpul campaniei actuale până la 5.000 mc. în decurs de 24 ore.

Cubajul de dragat în portul Constanţa s'a calculat la 100.000 mc. în bazine şi 250.000 mc. în canalul de acces în port, în total 350.000 mc. din care până la 10 August ac. s'a executat 80%.

Trebue remarcată însufleţirea cu care echipajele drăgilor au lucrat zi şi noapte în schimburi, pentru a duce la îndeplinire înainte de termen programul de dragaje.

Programul de investiţii şi refaceri în portul Constanţa.

Noile condiţii economice favorabile, urmare a unei guvernări populare în tânăra noastră Republică, au permis conducătorilor noştri să pornească la înfăptuirea marei opere de reconstrucţie şi industrializare a ţării.

Portul Constanţa, ca punct principal al traficului cu străinătatea s'a bucurat de o deosebită atenţie din partea guvernului, acordându-i-se un prim credit de 189.900.000 lei pentru executarea lucrărilor de refaceri şi investiţii absolut necesare şi de imediată urgenţă. Acest credit ca mărime este asemănător bugetului pe anul în curs pentru cheltueli de întreţinere şi exploatare a portului şi depăşeşte cu mult ceiace sub regimurile reacţionare se acorda anual pentru investiţii.

Creditul de 189.900.000 lei pe diferite categorii de lucrări se împarte în modul următor:

Pentru lucrări de refacere, constând din reparaţii mari şi completări la diguri, linii ferate, construcţiuni, instalaţii, lucrări de dragaje, creditul necesar se ridică la suma de lei 66.200.000.

Uzina electrică era pusă în situaţia de a nu mai putea acoperi necesităţile portului, astfel că toată atenţia a trebuit îndreptată către această lucrare de primă importanţă, pentru care s'a acordat 67.300.000 lei pentru repararea motoarelor vechi, instalarea a două motoare noui de 500 HP fiecare (în curs de montare) şi procurarea unui motor de 11.600 HP.

Recolta bună din anul acesta, va permite exportul unor cantităţi importante de cereale, ce vor trece prin silozurile portului, astfel că pentru a putea răspunde acestor necesităţi a trebuit să se ia măsuri ca silozurile să fie înzestrate cu benzi şi gurte în cantităţi suficiente, să se facă reparaţiile la instalaţiile mecanice şi electrice şi să se pună în stare de conservare estacada metalică, atacată de rugină.

Toate aceste lucrări însumează 35.400.000 lei.

Creşterea traficului de mărfuri generale au făcut neîncăpătoare magaziile existente, astfel că s'au şi pus în lucru două magazii de lemn şi un hangar metalic, însumând o suprafaţă de cca. 3.000 m.p. pentru executarea cărora s'au alocat 11 milioane lei.

O lucrare cu totul aparte o constitue ranfluarea vasului „Oituz" scufundat în timpul războiului în dreptul danei 22, lucrare grea, în curs de execuţie numai cu personal al Direcţiunii Portului. Această lucrare s'a evaluat la 10 milioane lei şi prin execuţia ei se va reda un vas nou, micei noastre flote comerciale.

Tot acest program de lucrări, care satisface numai în parte nevoile de investiţii ale portului, reprezintă totuşi un pas gigantic în opera de reconstrucţie şi înzestrare a singurului port maritim al ţării.

Realizările portului Galaţi.

Activitatea Direcţiunii Portului Galaţi care este în întrecere cu Direcţiunea Portului Brăila, continuă cu febrilitate. Muncitorii, meseriaşii, technicienii, inginerii şi funcţionarii într'o colaborare perfectă depun toate eforturile pentru reuşită.

In cadrul acestor întreceri s'au executat dragajele pe luna Iulie în bazinul docurilor prin scoaterea a 111,230 mc. în 1.589 şalande, s'a realizat o diferenţă de 74 mc. faţă de luna Iunie când s'au dragat 47.180 mc.

O lucrare grea şi periculoasă au executat scafandrii care cu riscul vieţii au scos la suprafaţă diferite ambarcaţiuni scufundate, au controlat vasul „CHERT" la elice, au tăiat moazele aflate sub apă la estacadele vechi, au scos diferite ancore şi lanţuri şi au degajat fundul Bazinului de blocuri mari de piatră cari împiedicau circulaţia vaselor.

Uzina electrică a Direcţiunii portului, care lucrează fără întrerupere, deoarece alimentează cu forţă motrică silozul şi întreaga incintă a Docurilor, a produs 10.524 kw. în 292 ore de lucru.

Atelierele de întreţinere, tâmplărie şi fierărie au lucrat din plin confecţionând unelte şi piese de întreţinere, garduri, duşumele, împrejmuiri de magazii, etc.

La Bazinul de Lemnărie vaporul „Berezina" a încărcat 5.500 mc. cherestea pentru export terminând lucrările cu 2,5 zile mai devreme decât a fost programat.

La toate aceste lucrări s'au efectuat 1.940 ore de muncă voluntară, la birouri, dragaje, ateliere, reparaţii la vasul „Ardeal", la liniile ferate şi stivuirea a 5 vagoane lemne de foc.

Munca de reconstrucţie a portului Galaţi.

Portul Galaţi a fost cel mai greu atins de distrugerile războiului trecut, în special incinta Docurilor.

Cheuri aruncate în aer, diguri şi pereuri surpate, estacadele de acostare şi macaralele distruse, magaziile dărâmate, atelierele arse, birou-

Trăiască şi înflorească în veci prietenia dintre ţara noastră şi măreaţa ţară a Socialismului.

rile distruse şi devastate, liniile ferate impracticabile, şoselele şi platformele răscolite, reţelele electrice rupte, conductele de apă sparte, bazinele împotmolite prin întreruperea dragajelor şi pe deasupra tot felul de materiale de capturi degradate sau risipite în toate părţile portului, accentuau aspectul de dezastru pe care îl lăsa întregul port.

Lucrările de reconstrucţie au început destul de târziu şi au avut un ritm încet până la începutul anului în curs, când massele muncitoare au fost angrenate mai viu în efortul de reconstrucţie şi în acelaş timp guvernul a putut destina fonduri mai importante pentru reconstrucţia porturilor.

Lucrările sunt în plin mers şi au atacat aproape toate sectoarele ce au nevoie de réfacéri, începând cu acelea ce sunt mai necesare traficului de vase.

DIN ŞANTIERE.

Realizările Şantiernlui Naval P. C. A. Giurgiu

In luna Iulie la Şantierul Naval P.C.A. Giurgiu, s'au obţinut rezultate dintre cele mai bune în muncă. Deşi în plin sezon de concedii, lucrările programate în planul pe trei luni precum şi lucrările survenite peste program s'au executat în bune condiţiuni în termen, la unele lucrări întrecându-se cu mult termenele fixate.

In urma efortului depus de salariaţii Şantierului s'a lucrat câte 10 ore zilnic iar sărbătorile şi Duminicile câte 5 ore. Datorită acestui efort, lucrările urgente prevăzute în program au fost respectate şi chiar depăşite, cu excepţia lucrărilor pentru şalupele şi vedetele Marinei Militare care deocamdată au fost stagnate din lipsă de piese speciale.

Lucrările Şantierului Naval Giurgiu se grupează în:

1. Lucrări de reparaţii la vase de Dunăre,

2. Lucrări de investiţii pentru mărirea Şantierului şi

S'au executat, sau sunt în curs următoarele lucrări mai mari:

Strângerea şi sortarea dărămăturilor.

Reconstrucţia a 3 magazii de zidărie în Docuri şi 4 în port.

Repararea a 4 magazii de tablă ondulată.

Repararea a 5 magazii subsol.

Reparaţii radicale la silozuri, corp şi instalaţii, elevatoare, rampe, ventilaţii.

Reparaţii la uzina electrică.

Refacerea a 8 macarale de cheu.

Refacerea clădirilor pentru birouri şi locuinţe.

Repararea clădirilor atelierelor portului.

Refacerea pavajelor la şosele şi platforme.

Refaceri de linii ferate.

Executarea de umpluturi la platformele de cherestea.

Refacerea estacadelor de acostare.

Refacerea împrejmuirii de beton armat cu porţi de fier.

Reparaţii importante la vase şi aparate.

Ranfluări de epave din bazine.

Dragarea bazinelor împotmolite.

Refacerea reţelelor electrice.

3. Lucrări pentru întreţinerea Şantierului (privitoare la clădiri, instalaţii şi maşini).

Cea mai importantă lucrare în programul de reparaţii de vase este reconstrucţia remorcherului „Alba Iulia", lucrare efectuată în cca. 300.000 ore lucrătoare şi care a fost pus în cursă la 23 August 1948. Prin această lucrare se evidenţiază maturitâtea în muncă a muncitorilor şi technicienilor, precum şi capacitatea profesională a muncitorimii din Şantierul Naval Giurgiu, din punct de vedere a calităţii şi esteticei execuţiei. Trebue menţionat deaseméni munca de inovaţie a muncitorilor ridicaţi în nivelul profesional şi politic prin colaborări cu technicienii şi inginerii Şantierului. Dăm câteva exemple de inventivitate a muncitorilor:

S'a executat în şantier postamentul şi toate piesele necesare vinciului ancorei, platformele metalice la instalaţia electrică a vasului după desenele din normele în vigoare dând rezultate foarte bune.

Neavând oţel de cimentaţie suficient pentru confecţionarea buloanelor dela roţile cu sbaturi ale vasului, s'au confecţionat o parte din buloane din oţel de inobilare şi s'au călit suprafeţele de rulare ale buloanelor, printr'un procedeu de încălzire şi răcire, aducându-se o economie de 188.712 lei faţă de costul cimentării acestor buloane prin firmele din Bucureşti.

Numai alături de U.R.S.S. vom putea împlini misiunea istorică a clasei muncitoare din Republica noastră Populară.

In afară de remorcherul Alba Iulia, Şantierul Naval Giurgiu mai execută lucrările de reparaţii ale remorcherului APSIRON la corp, căldări şi maşina cu aburi.

Lucrările la maşina cu aburi, cu triplă expansiune, alezarea cilindrilor s'a făcut la şantier prin instalarea maşinilor procurate de Administraţia P.C.A.

In munca de reconstrucţie a acestui remorcher s'a evidenţiat echipa Ştefan Tudor, executându-se 80% din lucrare în cursul lunei Iulie.

Lucrări pentru vasele serviciului Hidraulic.

In cadrul programului de lucrări pentru vasele serviciului Hidraulic s'a efectuat:

1. Reparaţia şlepului S.H. Nr. 5, terminată cu 15 zile înainte de termen.

2. Reparaţii la draga Ialomiţa, 90% din lucrări executându-se în cursul lunei Iulie.

Lucrări executate în afară de program.

S'a executat în termen şi în bune condiţiuni lucrarea de renovare a Şalupei „Lup de Mare" a Ministerului Apărării Naţionale, pentru corp, instalaţie electrică şi motor, lucrare neprevăzută în programul şantierului.

Munca voluntară.

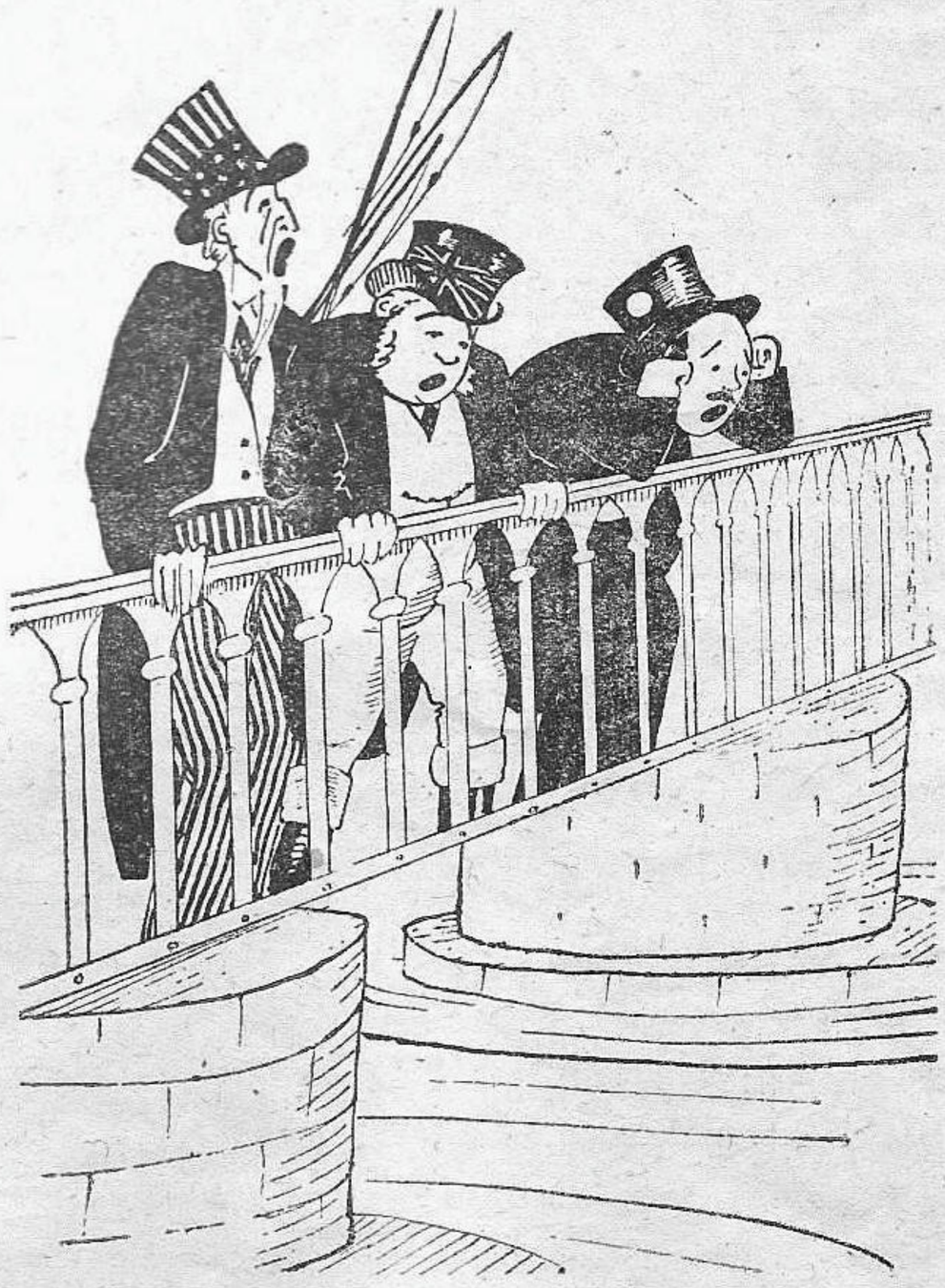
Prin munca voluntară în luna Iulie s'a adus un preţios aport pentru terminarea lucrărilor Şantierului. Salariaţii au muncit voluntar la lucrările curente cca. 2.000 ore, evaluate la 53.210 lei; pentru lucrările de întreţinere cca. 300 ore, evaluate la 8.000 lei, şi pentru curăţenia şantierului şi sortarea fierului rezultat din lucrări cca. 2.000 ore evaluate la 53.000 lei.

In total s'au executat cca. 4.230 ore evaluate la cca. 114.210 lei.

Se fac pregătiri pentru deschiderea şcolilor profesionale de tip A şi B pe timp de 2 ani, în conformitate cu instrucţiunile Confederaţiei Generale a Muncii, pentru ridicarea nivelului profesional pentru muncitorii necalificaţi şi pentru cei calificaţi, în vederea formării de cadre în producţie, care să stăpânească complet meseria pe care o exercită, spre a mări productivitatea muncii, prin lărgirea orizontului de cunoştinţe technice pe care ştiinţa le dă muncitorului.

B. B.

— Hallo!... Ce-i aia ce duci în braţe?
... Un joc nou?...
— „No Sir!... E colacul de salvare
pentru Mr. Truman şi Mr. Marshall,
fraţii siamezi ai politicei americane



Dunăre, Dunăre
Fă-ţi apa tulbure
Să mai pescuim,
Veseli toţi să fim,
Şi s'avem la spate
„Drepturi câştigate"

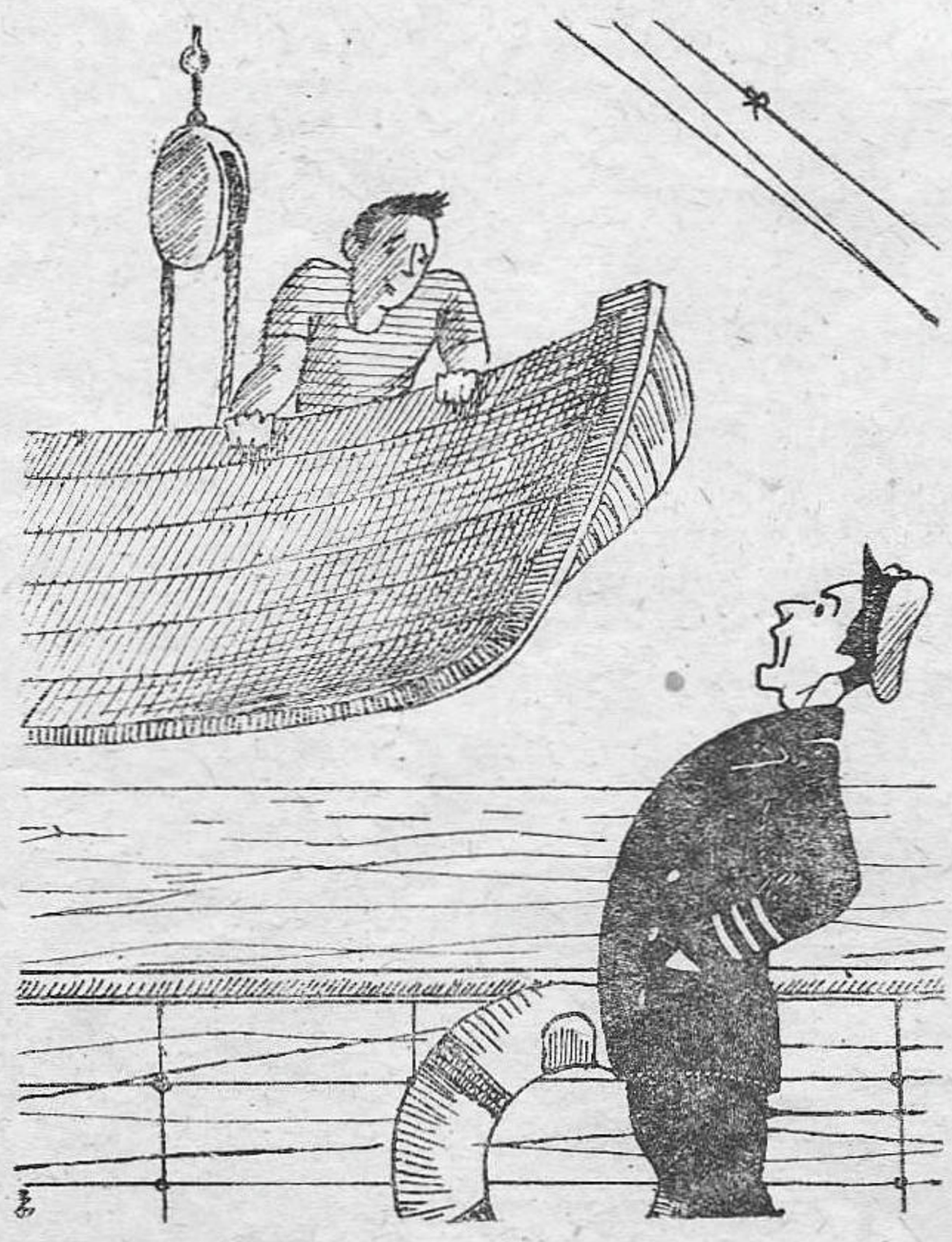
HUMOR

EXPRESII ŞI ALOCUŢIUNI MARINĂREŞTI

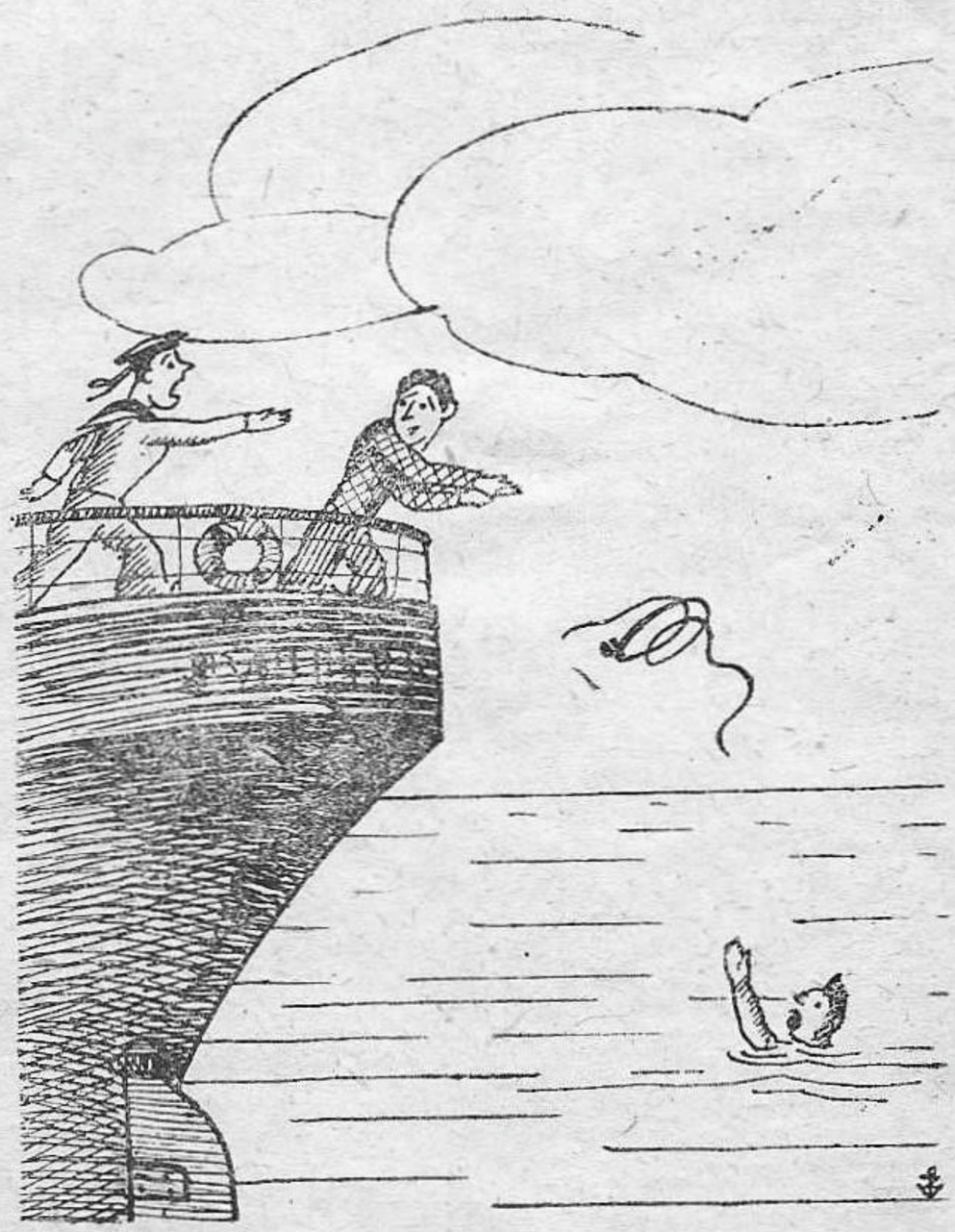
1. — a lua peste bompres = a lua pe cineva în bătae de joc
(Ex.: „Am impresia că mă cam ei peste bompres", zise secundul).
2. — a veni la drum = a reveni la chestiune...
(Ex.: „Lasă floricelele... şi vino la drum, prietene..." îmi spuse blajin fata)
3. — a balansa maşinile = a te pregăti de plecare.
(Ex.: Ar fi bine să balansăm maşinile... Dealtfel se apropie şi ora de închidere...").
4. — a mola = a pleca.
(Ex.: „Orele fiind înaintate... ne veţi permite sa balansăm maşinile... ba chiar să molăm!" rosti alene Mişu..)
5. — a ridica numirea = a se prezinta.
(Ex.: „M'am dus direct la dânsa... şi mi-am ridicat numirea...)
6. — a da la proector = a face cu ochiul.
(Ex.: „Te cam la p ste bompres nevastă-ta", îi spusei eu, dându-i în acelaş timp la proector...)
7. — a fila = a vomita.
(Ex.: Nici n'ajunsesem bine în dreptul farului, că „încercatul nostru n arinar" şi începu s'o fileze...)
8. — a fi pe doc = a fi bolnav, însă în tratament medical.
(Ex.: „Nu bea!... Nu bea!... Ai uitat că eşti pe doc?" ţipă nostromul din celălalt capăt al mesei).
9. — a schimba ancorajul = a te muta.
(Ex.: Atât camera, cât mai ales proprietăreasa, nu-mi plăceau de fel, aşa că în luna următoare, sub pretext că sunt mutat, am schimbat ancorajul).
10. — a ţine la capă = a te comporta astfel încât să rezolvi o situaţie dificilă, căutând a face faţă tuturor perico'elor.
(Ex.: Furtuna conjugală era în toi, iar eu care ţinusem la capă mai bine de un ceas, mă văd ameninţat serios de tot în existenţa mea — zărisem pe fereastră pe soacră-mea venind — astfel că, ţinând încă pavilionul sus, am molat toate parâmele şi m'am grăbit să schimb ancorajul pe scara de din dos...)
11. — a rămâne la geamandură = a aştepta afară, a rămâne mai deoparte.
(Ex.: Toţi patru au intrat în local, iar eu am rămas la geamandură, în aşteptarea semnalului..)

CAND N'AJUNGE LA STRUGURI...

Micuţul John: „Dle Profesor, cum e Dunărea aia de care scrie în ziare?
Profesorul: „Dunărea, dragii mei, a fost un fluviu mare, în răsăritul continentului Europei... care în ultima vreme a decăzut... pierzându şi aproape total importanţa...



Ei!... Crezi că de înec mi-e, parcă!
Dar am cu unul un pariu
Să trec Atlanticu'ntr'o barcă
Şi după cum vezi... mi-l ţiu!...



Sări-în ajutor Ilie!
Svârle-i un colac în gât
Nu... c'a vrut doar o frânghie
Şi i-am dat numaidecât...

LIGA NAVALA ROMANA

SEDIUL CENTRAL: STRADA WILSON Nr. 15, BUCUREŞTI II

REDACŢIA REVISTEI „MAREA NOASTRĂ": TEL 57108

Vă iubiţi ţara ?

Vă sunt dragi apele noastre, râurile, fluviile, marea ?

Aveţi dragoste şi admiraţie pentru marinarii noştri ?

Intraţi în rândurile Ligei Navale Române care luptă pentru desvoltarea în masse a spiritului marinăresc democrat, pentru dragostea de apă şi pentru îndrumarea şi încurajarea navigaţiei.

Fiecare membru cu cotizaţia la zi, primeşte gratuit revista Marea Noastră, organul Ligei Navale Române.

Elevii, ucenicii, muncitorii, studenţii, militarii până la gradul de locotenent, funcţionarii până la gradul de Şef de secţie vor plăti:

Taxa de inscriere	**Lei 50**
Cotizaţia trimestrială	**Lei 60**
Cotizaţia anuală	**Lei 240**

Militarii dela gradul de locotenent şi funcţionarii dela gradul de şef de secţie în sus vor plăti:

Taxa de înscriere	**Lei 100**
Cotizaţia trimestrială	**Lei 120**
Cotizaţia anuală	**Lei 480**

La acestea se mai adaugă:

Costul carnetului (pentru ambele categorii)	**Lei 20**
Costul insignei (facultativ)	**Lei 120**

Noua insignă L. N. R. este executată din metal galben, având un ghidon roşu cu iniţialele L. N. R. şi o ancoră albastră pe fond alb.

Insigna nu poate fi purtată decât de membrii Ligii.

PUBLICAŢIILE L. N. R.

NOSTROMO:	**Vocabular nautic**	**Lei 50**
	A B C marinăresc în cinci limbi	**„ 120**
C. NEGRU:	**Aspectele mării şi viaţa marinarilor pe intinsul apelor**	**„ 100**
DELATYRAS şi S. PREAJBA:	**Nuvele marinăreşti**	**„ 100**
L. N. R.:	**Vâslitul**	**„ 60**
Dr. WEINBERG:	**Omul şi Oceanul**	**„ 40**
A. CULEA:	**Aventurile lui Ion Runcan**	**„ 100**

COSTUL ABONAMENTELOR PE UN AN:

Particulari . . . . . Lei 400 **Instituţii, Intreprinderi . . . . Lei 1.500**

In străinătate . . . . . Lei 3.500

MEMBRII LIGII NAVALE PRIMESC REVISTA GRATUIT

05.10.1972. Din bibliotecа amatorului (R) Ştiinţe Aventură.

TRĂIASCĂ CLASA MUNCITOARE ŞI PARTIDUL EI DE AVANGARDĂ, CONDUCĂTORUL POPORULUI ROMÂN IN LUPTA PENTRU INTĂRIREA DEMOCRAŢIEI POPULARE ŞI DESVOLTAREA CĂTRE SOCIALISM

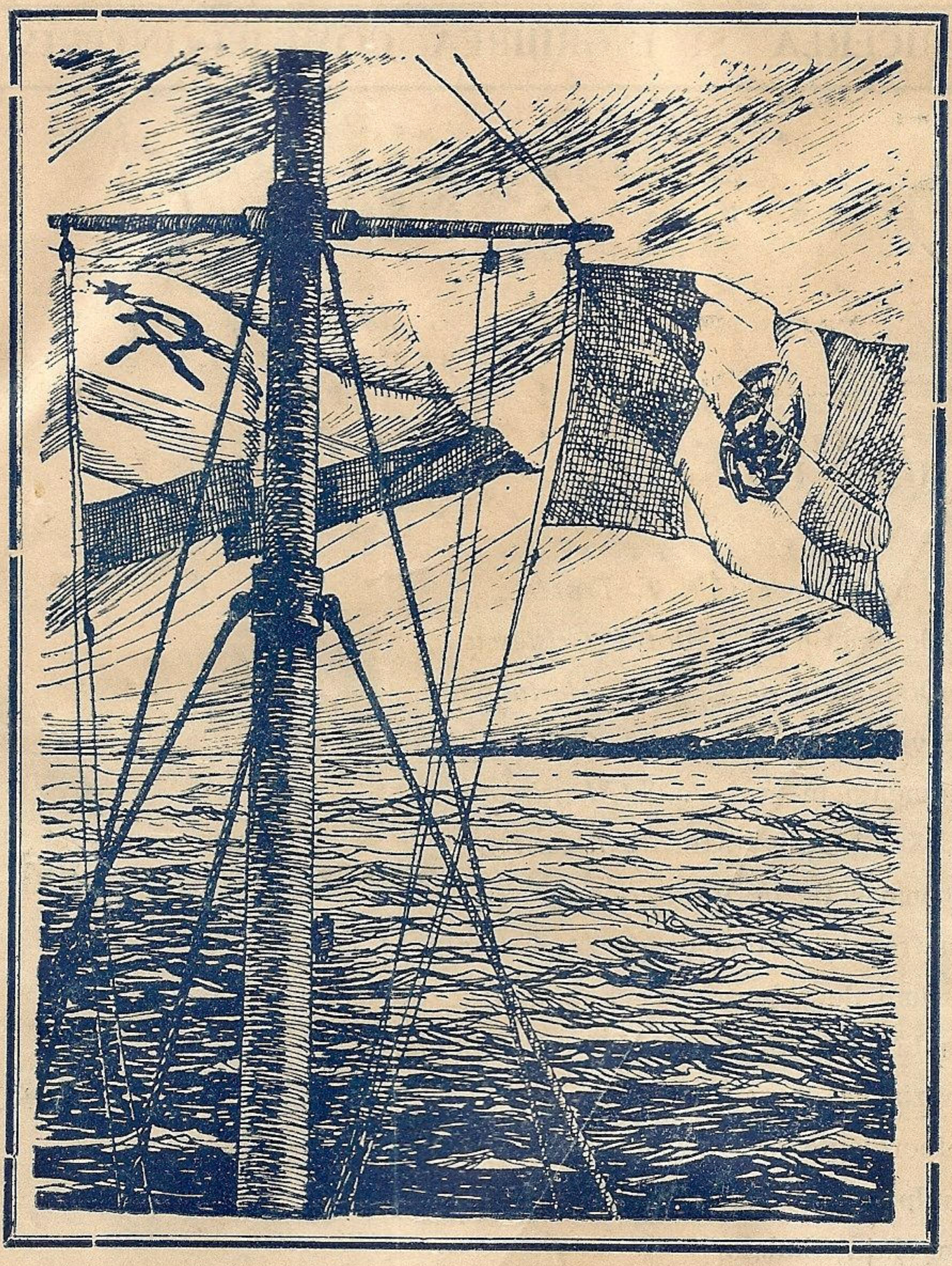
LIGA NAVALA ROMÂNĂ

LUPTĂ PENTRU CUNOAŞTEREA ŞI FOLOSIREA APELOR NOASTRE

Tip. „Viaţa Literară" — Bulevardul 6 Martie, 64

Preţul 40 Lei

MAREA NOASTRA



LIGA NAVALA ROMANA

ANUL XVII Nr. 9 — 10 SEPTEMBRIE — OCTOMBRIE 1948

MAREA NOASTRA

REVISTA LIGII NAVALE ROMÂNE

PENTRU PROPAGANDĂ, ORIENTARE ŞI APĂRAREA INTERESELOR DE APĂ

Inscrisă în reg. de publicaţiuni periodice al Trib. Ilfov. sub nr. 367/938

Redacţia şi Administraţia — SEDIUL LIGII NAVALE ROMÂNE: BUCUREŞTI STR. WILSON 15 — TEL. 5.71.08

APARE SUB CONDUCEREA ŞI INGRIJIREA COMISIEI INTERIMARE L. N. R.

CUPRINSUL

7 Noembrie *de Cpt. T. Trufin*

12 Octombrie *de C-dor I. Cristescu*

12 Octombrie *de Cpt. N. Marinescu*

Reînvierea Marinei *de Lt. C-dor N. Stoenescu*

Dimineaţa în port *de S. Măgureanu*

A XXXI-a Aniversare *de I. Ionescu*

Reconstrucţie *de Stroe Botez*

Din trecutul economic *de Lt. C-dor J. M. Dumitrescu*

Staţiuni de salvare *de V. Ionescu*

Din ENCICLOPEDIA MĂRII *de Timonier*

Divizia de dragaje *de B. B.*

Meteorologie în versuri *de Gabier*

Ranfluarea vasului „Oituz“ *de S. M.*

Din viaţa filialelor

Din toată lumea

TRAIASCA PRIETENIA ROMANO - SOVIETICA

7 NOEMBRIE

7 NOEMBRIE

O noapte neagră învăluia pământul
Când iată
Depe Aurora limbi roșii de foc au țâșnit
Pornise semnalul!
Și cerul întreg deodată
De zorii unei noi dimineți s'a'nroșit.

Sus, flacăra steagului roșu!
La luptă mulțimi proletare.
Pe'ntinsul robitelor stepe chemarea furtună porni.
Deajunsă-i mânia de veacuri și veacuri în piept stăvilită
Sa sfarme cătușele lumii în robi și stăpâni împărțită.
Isbânda a noastră va fi!

Porniră mulțimile'n luptă
Și'n frunte pășesc muncitorii.
Otel e voința ce-i poartă, săpată pe fața lor suptă.
Căci lumii visată de veacuri,
Ei știu că îi sunt zidítorii.
De crezul izbândei în luptă la toți li-i sufletul plin,
Căci știu cu toții că'n frunte
Le e călăuză'ncercată
Partidul, Lenin și Stalin

N'a fost zadarnică lupta,
Și noul pe vechi birui
Iar noaptea aceea prin veacuri
Hotar între lumea cea veche
Și lumea cea nouă va fi.
. . . . . .
De atunci
Au trecut ani și ani
Și tot mai puternic se'nalță
In luptă cu lumea cea veche
Intâiul stat pe lume
De muncitori și țărani.

Cpt. TRUFIN TRAIAN
din Marina Militară

12 OCTOMBRIE

de Comandor I. CRISTESCU

La 12 Octombrie am aniversat trei ani de când marea noastră prietenă și aliată, Uniunea Republicilor Socialiste Sovietice, prin gestul de largă mărinimie și adâncă înțelegere, a cedat Marinei Militare Române, 18 nave de război, odată cu alte 25 nave, pentru Marina Comercială.

La 23 August 1944, poporul nostru, condus de forțele progresiste din interior, având ca bază și factor hotărîtor înaintarea victorioasă a Armatelor și unităților Flotei de război Sovietice, au putut realiza actul istoric de a se libera de jugul fascist și a întoarce armele contra cotropitorilor.

Abia un an trecuse dela înfăptuirea acestui act, abia un an de când navele Marinei Române trăseseră loviturl contra teritoriului sovietic, și iată că Marea Uniune a Republicilor Socialiste Sovietice, încrezătoare în prietenia ce o simțea crescând în massa poporului nostru, încrezătoare în forțele lui progresiste, cedează guvernului român navele de război capturate, printr'un act de generozitate nemaiîntâlnit în istoria războaelor.

Ce a însemnat gestul dela 12 Octombrie 1945 pentru Marina Militară Română de atunci?

Ce semnificație capătă acest gest acum, privind în urmă și ce va însemna pentru totdeauna, privind în lumina viitorului?

La 12 Octombrie 1945, se punea pentru Marina noastră chestiunea gravă de a exista sau de a nu mai exista. Lipsită de orice suport naval — rațiunea de a exista a unei marine — cu majoritatea cadrelor dezorientate, Marina Militară Română nu-și găsea bazele unei redresări și era total lipsită de orice premiză pentru viitor.

Gestul dela 12 Octombrie 1945 al Uniunii Republicelor Socialiste Sovietice, gest de o deosebită înțelegere și de o largă mărinimie, a dat marinei noastre baza firească de existență și a făcut să renască în sânul cadrelor, speranța unei desvoltări viitoare.

Astfel, prin gestul său, Uniunea Republicelor Socialiste Sovietice, ne-a creat primul suport naval, prin încrederea sa, a pus bazele morale ale unei redresări și a aprins farul care să ne lumineze viitorul. Aceasta este prima semnificație a actului pe care l-am sărbătorit la 12 Octombrie.

Dar acest act mai înseamnă și altceva. El este pe drept cuvânt actul de naștere al nouei noastre Marine, actul de naștere al sufletului nou, al nouei mentalități a cadrelor, care a prins ființă la 12 Octombrie 1945.

In adevăr, entuziasmați de acest gest de înaltă semnificație, ce putea să isvorască numai din concepția socialistă a lumii sovietice, elementele cele mai conștiente din rândurile personalului Marinei și-au încordat forțele într'un elan de muncă, pentru redresarea Marinei noastre.

Astfel, an de an, zi de zi, oră de oră, pe tărâm profesional și mai ales pe tărâm educativ-politic, s'a muncit pentru refacerea Marinei noui.

Azi putem spune cu siguranță că s'au realizat succese în munca de a pune marina pe noui baze, pe baze democratice, pe adevăratele baze pe care trebue să stea Marina Militară, parte integrantă din Armata Poporului în slujba poporului.

Iată deci și semnificația actului dela 12 Octombrie 1945 cu privire la viitorul Marinei noastre, a unei marine de tip nou, marină democratică, marină în slujba poporului.

Această Marină nouă s'a născut la 12 Octombrie 1945. Este o marină tânără, dar cu mari posibilități de desvoltare într'un viitor care va fi luminat neconienit de gestul măreț al Guvernului Uniunei Republicelor Socialiste Sovietice.

Desvoltarea acestei noui Marine, este condiționată mai ales de un factor foarte important, factor pe care îl alcătuesc cadrele actuale ale Marinei, modul cum ele vor ști să înțeleagă rosturile vremurilor noui pe care le trăim și în care trebue să se integreze total, munca pe care o vor depune, pentru a-și însuși o justă gândire politică și o perfectă instruire profesională.

Când această sarcină, de pregătire politică și profesională, va fi îndeplinită, atunci vom avea o Marină cu adevărat populară, o Marină puternică, scut de apărare a cuceririlor clasei muncitoare, apărătoare a drepturilor poporului și factor prețios în lupta pentru pace.

Numai îndeplinind această sarcină, vom fi demni de sprijinul și încrederea ce ne-o arată clasa muncitoare și partidul ei de avangardă, numai așa vom fi demni de gestul de înaltă mărinimie al Uniunii Republicelor Socialiste Sovietice, dela 12 Octombrie 1945, pe care-l aniversăm azi, numai așa vom fi demni de încrederea și adânca înțelegere ce ni s'a arătat atunci, de sprijinul ce ni s'a dat ulterior și de dragostea de care ne-am bucurat și ne vom bucura totdeauna din partea Uniunii Republicelor Socialiste Sovietice, țara socialismului, țara care luptă pentru dreptatea și binele întregei omeniri.

12 Octombrie

Mână întinsă învinsului îngenunchiat,
Gest care'n cartea veacurilor n'are pereche,
12 Octombrie,
Tu ne-ai arătat drumul adevărat
Şi rasad de suflet nou ne-ai dat
In fiecare cocă veche.

Sub semnul împliniriler tale, am început
Viaţa nouă pe care o doream fără să ştim, ...
Am rupt legăturile putrede spre trecut,
Am învăţat să luptăm şi să biruim ...

12 Octombrie,
Tu eşti temeiul vieţii noastre de marinari
Şi sub scutul tău vom clădi în viitor
Marina poporului nostru de muncitori şi plugari,
Marina nouă ... din popor şi pentru popor ..

Alături de marinarii sovietici liberatori,
Trăim astăzi bucuria adevăratei înălţări ...
Lor le vom fi veşnic recunoscători
Şi lângă ei ne vom apăra libertatea pe mări.

Sărbătoare a marinarilor Republicei noastre,
Pe care fiecare zi mai bine-o 'nplineşte,
12 Octombrie,
Pe calea Dunării şi pe mările - albastre
Luminează ne drumul
Şi ne călăuzeşte! ...

Cpt. N. MARINESCU
din Marina Militară

Reînvierea Marinei

de Lt. C-dor STOENESCU NICOLAE

In toamna anului 1945, la 12 Octombrie, Guvernul Uniunii Republicelor Socialiste Sovietice a înapoiat României, o parte din navele Marinei Militare şi de comerţ, capturate în desfăşurarea operaţiunilor militare din August 1944.

Acest act care a avut pentru ţara noastră o semnificaţie mult mai adâncă, decât simp'a înapoere a unui număr oarecare de nave, acest gest unic în analele istoriei înseamnă totodată:

— **o dovadă de înaltă prietenie faţă de poporul nostru, din partea popoarelor sovietice** şi prin aceasta, înapoerea navelor se înscrie într'o lungă serie de dovezi de bunăvoinţă, înţelegere şi sprijin, pe care U.R.S.S., în mod constant l-a acordat ţării noastre, dela 23 August 1944 şi până azi.

— **o dovadă de încredere din partea popoareler sovietice în trăinicia drumului pe care poporul nostru, condus de forţele progresiste având în frunte partidul de avangardă al clasei muncitoare şi l-a croit după 23 August 1944,** drum către făurirea unui real regim de democraţie şi către întărirea unei strânse prietenii din partea poporului nostru cu popoarele Uniunii Sovietice.

— **Voinţa popoarelor sovietice de a dovedi poporului nostru, încă înainte de încheerea tratatului de pace, că din partea U.R.S.S. este asigurată iudependenţa şi suveranitatea naţională a Statului.** In adevăr, dreptul de a crea o flotă al cărui pavilion să fluture din nou pe întinsul mărilor, însemna pentru noi o dovadă în plus, că la încheerea tratatului de pace, U.R.S.S. va lupta pentru ca independenţa şi suveranitatea noastră ca stat, să fie cât mai puţin ştirbită, de tendinţele celorlalte puteri semnatare ale tratatului.

* * *

Dela actul înapoerii navelor, în Octombrie 1945 s'au scurs trei ani, ani în care, lupta pentru consolidarea regimului democratic în ţara noastră, începută după 23 August 1944 a fost marcată pas cu pas, de măreţe cuceriri ale poporului muncitor, călăuzit de clasa muncitoare având în fruntea ei Partidul său de avangardă.

Aceste măreţe cuceriri în domeniul economic, social şi politic, au cerut luptă dârză şi continuă, sacrificii nenumărate, pe care clasa muncitoare nu şi le-a precupeţit, conştientă, din zi în zi mai mult, că ei îi revine sarcina revoluţionară de a făuri Republica Populară în Statul Român.

Aşa cum în înfăptuirea actului militar şi politic dela 23 August 1944, act de cotitură radicală în istoria poporului român, factorul hotărâtor au fost loviturile victorioase date de glorioasele armate sovietice maşinei de răsboi hitleriste aşa cum pe această bază, forţele progresiste din sânul poporului nostru, condus de clasa muncitoare având în frunte partidul ei de avangardă, Partidul Comunist Român, au putut obţine prin luptă, victorii succesive ce au dus la făurirea Republicei Populare Române, care merge cu paşi siguri către realizarea socialismului în ţara noastră, apoi, la fel **reînvierea Marinei noastre militare nu ar fi fost posibilă, fără a avea la bază, actul de înaltă înţelegere al guvernului sovietic, care înapoind României navele de răsboi capturate, a constituit temelia pe care să se poată reconstrui flota noastră militară, în viitor.**

Uniunea Sovietică, la 12 Octombrie 1945 ne-a dat baza de pe care se putea începe reconstruirea Marinei ştiind că vom clădi o Marină Nouă, cu o doctrină nouă, o Marină cu adevărat democratică şi care să devină conştientă că este a poporului şi numai în slujba poporului.

Marina noastră în trecut ca şi întreaga oştire a fost un instrument de forţă, în mâna clasei conducătoare în Statul român, la dispoziţia şi pentru satisfacerea intereselor clasei stăpânitoare: marea burghezie capitalistă, trădătoare a intereselor poporului.

Dacă Marina, prin specificul ei, nu a avut a interveni în trecut, în mod direct pentru oprimarea clasei muncitoare, aşa cum armata de uscat a fost întrebuinţată de guvernele reacţionare, nu este mai puţin adevărat, că ea a fost crescută şi i s'a infiltrat adânc aceiaşi mentalitate care o rupea complect de interesele reale ale poporului muncitor.

Marina a suferit crunt, depe urma aceloraşi racile care au ros întreaga noastră veche armată: lipsa oricărei preocupări de ordin politic în afara celor legate de interesele clasei exploatatoare, dispreţul şi tratamentul nedemn al massei ostaşilor.

Ceva mai mult, Marina, a fost mai apropiată decât oricare altă armă, de vârfurile cele mai reacţionare ale clasei exploatatoare şi anume de familia domnitoare, care a căutat să-şi apropie pe conducătorii vechei Marine. Marina astfel, între timp devenise din Marina Militară „Marina Regală", iar

navele de răsboi „Nave ale Majestăţii Sale". Aceste vârfuri reacţionare, căutau a sădi în chiar sânul armatei vechi un anumit spirit de castă, care despărţea armele între ele.

In ceeace priveşte orientarea doctrinară a vechei Marine în domeniul profesional aceasta varia mai ales după pregătirea şi orientarea „bisericuţei" care era adusă la conducere, de partidul politic care urma la putere şi care ca toate partidele „istorice" dela noi, îşi avea oamenii săi şi printre vârfurile Marinei, la fel ca şi printre vârfurile vechei Armate în general. Aceasta a fost moştenirea grea a trecutului, preluată după 23 August 1944.

* * *

Sarcinile de redresare a Marinei, ce au stat în faţa elementelor conştiente din conducerea Marinei, după 12 Octombrie 1945, au fost, după cum se vede în situaţia lămurită mai înainte, multe şi grele.

Din punct de vedere al redresării pe plan ideologic-doctrinar, în domeniul profesional şi po'itic sarcina a fost grea.

Nu era vorba de a se menţine, căci în acest domeniu cine stă pe loc, rămâne în urmă şi prin aceasta se condamnă singur la pieire.

In acest domeniu se puneau mai multe probleme:

1. Obţinerea tuturor elementelor bune să înţeleagă că preocupările de ordin politic sunt o preocupare de fiece moment ale oricărui militar conştient, patriot, la fel ca ale oricărui cetăţean.

2. Lămurirea şi justa orientare politică a tuturor elementelor capabile să-şi schimbe vechea mentalitate şi orientare.

3. Sădirea convingerii că **ideologia călăuzitoare a clasei muncitoare, este ideologia de care terbue să fie pătrunşă Armata şi deci Marina.**

4. Schimbarea atitudinei faţă de muncă şi faţă de avutul Statului, bun al poporului deacum înainte.

5. Schimbarea atitudinei şi raporturile între şefi şi subalterni, între aceştia şi trupă.

6. Demascarea tendinţelor duşmănoase ale reacţiunei interne şi internaţionale.

7. Increderea că viitorul Marinei noastre şi desvoltarea ei viitoare este strâns legată numai de victoria democraţiei, de victoriile clasei muncitoare, condusă de Partidul ei de avangardă în lupta pentru instaurarea la noi, a unui regim de reală democraţie populară.

8. Insfârşit, sarcina de prim rang, sădirea şi desvoltarea unui sentiment de adâncă şi reală prietenie faţă de U.R.S.S. ca o convingere intimă, profundă şi nu ca o idee isvorâtă din necesitatea situaţiei internaţionale.

Intr'un cuvânt era vorba de democratizare reală şi adâncă a Marinei.

In acelaş timp se punea problema elaborării unei concepţii doctrinare pe plan profesional, sănătoasă şi aptă a evolua progresând.

Din acest punct de vedere sarcina a fost serioasă şi dificultăţile au fost grele.

Rezultatele pe care le constatăm astăzi, după trei ani ce s'au scurs dela 12 Octombrie 1945, constituesc o bază de pe care Marina noastră, bine condusă şi bine orientată se va transforma în Marina populară, odată cu întreaga Armată a Republicii Populare Române, şi ca parte integrantă a acestei Armate populare.

Pentru atingerea acestui rezultat, mai este încă mult de muncit, încă mult de învăţat, pentrucă realizarea sarcinilor arătate nu este încă terminată.

In îndeplinirea sarcinilor ce au stat în faţa elementelor conştiente din conducerea Marinei, cărora dela 12 Octombrie 1945 încoace li s'au alăturat mereu mai multe elemente sănătoase, factorul hotărâtor l-au constituit necontenitele victorii realizate în domeniul economic-social şi politic, pe care dela 6 Martie 1945 încoace, clasa muncitoare, condusă de Partidul ei de avangardă, le-a adăugat una câte una, până la instaurarea Republicei Populare Române şi apoi până astăzi.

Poziţiile cheie, smulse una după alta din mâna burgheziei exploatatoare, de către clasa muncitoare, au fost şi cheia realizărilor în toate domeniile, atâtea câte s'au putut înfăptui până astăzi în Marina noastră.

Marina noastră simte din plin, odată cu întreaga oştire, că este obiectul grijei şi dragostei clasei muncitoare, reprezentată de forurile conducătoare militare, economice şi politice ale Republicei Populare Române.

Forurile înalte de execuţie ale M.A.N. impulsionate de Dl. Ministru Emil Bodnăraş şi având astăzi a dispoziţie mijloace bogate create din munca clasei muncitoare, dau larg şi continuu sprijin desvoltării Marinei noastre, în cadrul condiţiunilor favorabile ale tratatului de pace, obţinute prin sforţările reprezentanţilor U.R.S.S.

Iar dacă am Inţeles că tocmai cuceririle clasei muncitoare au fost cheia realizărilor câte s'au făcut în Marină şi **pentru Marină, apoi înţelegem limpede că numai înfăptuirile clasei muncitoare condusă de Partidul ei de avangardă pe calea realizării socialişmului în ţara noastră, constituesc şi pentru viitor, cheia desvoltării Marinei noastre.**

După cum se vede, pentru Marina noastră data de 12 Octombrie 1945, constitue baza de plecare principală, singura bază a nouei Marine, care să permită cadrelor de conducere, să verifice an de an, la aceiaşi dată, progresele realizate, deficienţele constatate şi măsurile de îndreptare.

12 Octombrie constitue astfel în fiecare an, pentru Marina noastră data unui bilanţ general, data bi-

lanţului trecutului şi trasării drumului înainte, pe etape anuale, marcate luminos de sărbătorirea acestei zile, când putem spune că s'a semnat actul de naştere al nouei Marine democrate.

Cadrele actuale ale Marinei, îşi iau angajamentul de a face tot ce este posibil pentruca bilanţul din 12 Octombrie 1949, să găsească Marina cu sarcinile îndeplinite.

Numai îndeplinind aceste sarcini, Marina noastră se va arăta demnă de lupta, munca şi sacrificiile clasei muncitoare a poporului nostru, numai astfel Marina noastră îşi va arăta recunoştinţa şi va fi demnă de prietenia pe care U.R.S.S. a dovedit-o poporului nostru, odată mai mult, la 12 Octombrie 1945.

Dimineaţa în port

Presimţind mugurii soarelui
pe întinsul apelor şi al pământului
tăcerile de până dimineaţă
au prins să se destrame ca o ceaţă...

Cu prima sirenă de vapor ce tresare,
cu primul ei şuerat ce se'nfige adânc în zare
trezind din somn până'n adâncurile pustii
nesfârşitul întinderii verzi-albăstrii
dinspre şantier, primul ciocan -- ca un mare diapazon
cântecului vesel al muncii dă ton.

Şi cântecul muncii, aici, lângă ape
unde poposesc dimineţele s'adape,
creşte mare, se înalţă şi saltă
năvalnic, treaptă după treaptă, până la schela cea mai înaltă;

Şi-aleargă şerpuit printre vagoane,
Printre curele de transmisie şi otgoane,
printre cisterne cu petrol şi hambare
şi creşte cu ziua... se face mai mare...

Muncitorii-l adună'n pumni şi-l sădesc
în uriaşi din oţel ce'n şanlier îi cresc,
dela catarg până jos la căldări,
să fie călăuză luminoasă pe mări
pentru cei plecaţi spre ţărmuri îndepărtate
mânând corăbiile peste apele învolburate.

S. MĂGUREANU
din Ministerul Comunicaţiilor

A XXXI-a aniversare a Marei Revoluții Socialiste din Octombrie

S'au împlinit 31 ani de când popoarele Uniunii Sovietice, sub conducerea marelui Lenin și colaboratorului său genialul Stalin, au deschis o eră nouă în istoria omenirii.

Evocând trecerea spre socialism a societății omenești, Marx spunea — în cunoscuta sa introducere la „Critica Economiei Politice" — că această trecere, încheind epoca anarhiei social-economice, bazată pe exploatarea omului de către om, constitue în fapt sfârșitul preistoriei sociale și începutul istoriei, o istorie a cărei desfășurări sunt pentru prima oară intrate sub semnul ordinei și al organizării economice, sociale și spirituale.

Creatoare de energii inepuizabile, doctrina lui Marx-Engels-Lenin-Stalin a elaborat o nouă concepție despre cunoașterea naturii dobândită prin transformarea omului — socotit „cel mai prețios capital", precum spune Stalin — și dând oamenilor muncii din lumea întreagă elementele deschizătoare de noui drumuri, spre progres, pace, independență și libertate.

Marea Revoluție Socialistă a inițiat prăbușirea sistemului capitalist-burghez și a arătat lumii întregi că proletariatul poate să conducă cu succes o țară, poate să-și făurească o industrie și să echilibreze întreaga

Cartierul general al Revoluției, la Smolnii

Fără îndoială, această răsturnare din temelii a vechii ordini structurale, Marea Revoluție din Octombrie este cel mai însemnat eveniment pe care l-a cunoscut omenirea până azi și a avut consecințe suprastructurale de o amploare nemaiîntâlnită, marcând **începutul istoriei** pe a șasea parte a globului pământesc.

economie fără burghezie și împotriva burgheziei.

Opera de construcție organizată de proletariat, a adus o orientare nouă omului nou, creat de Revoluție, care se manifestă constructiv și progresist în toate marile probleme ale lumii contemporane: raporturi între popoare, între naționalități și între membrii a-

celuiaș grup social. Socialismul cucerește în fiecare zi poziții tot mai puternice în lupta din ce în ce mai ascuțită, pentru desființarea exploatării, pentru instaurarea libertății și pentru consolidarea păcii mondiale.

Marea țară a Socialismului, Uniunea Sovietică. cu puternica ei industrie, cu putericele ei forțe armate, cu poporul ei dârz, eroic, invincibil, se înalță deasupra lumii ca o stâncă uriașă. Ea a demascat sensul politicei agresive a Statelor Unite și Angliei, arătând că

contradicții și de suferință, blocul popoarelor sovietice și a statelor cu democrație populară constitue un enorm potențial de forță pe plan material și spiritual; către acest bloc se îndreaptă astăzi privirile tuturor celor care luptă pentru progres și pace și împotriva formei moderne a barbariei și haosului: imperialismul.

Echilibrul acestei uriașe forțe pe care o reprezintă blocul democratic, constă în esența teoretică a marxism-leninismului, iar drumul

LENIN, STALIN și VOROȘILOV

ațâțătorii la un nou război vor să zădărnicească posibilitatea unei înțelegeri cu U.R.S.S. deoarece ei se tem mai mult ca oricând de înțelegerea și colaborarea cu U.R.S.S.; politica de colaborare cu țara Socialismului subminează pozițiile acestor ațâțători la război și face ca politica lor de agresivitate să fie lipsită de obiect. Această politică se poate termina numai cu un eșec rușinos al provocatorilor.

Intr'o lume greu și continuu sguduită de

ei este călăuzit de experiența istorică a Partidului Comunist (bolșevic) al U.R.S.S.; după cum a spus Lenin: **„Bolșevismul este un model de tactică pentru toată lumea".**

Oamenii muncii din toate țările urmează exemplu măreț al popoarelor sovietice și se organizează în vederea îndârjitelor bătălii de clasă, care sunt de neînlăturat ca și victoria lagărului democratic și anti-imperialist.

ILEANA IONESCU
din Adm. P.C.A.

Slavă genialului învăţător al popoarelor
IOSIF VISARIONOVICI STALIN

Reconstrucția porturilor, căilor de comunicații pe apă și a navigației, o problemă de actualitate

Pe vastul șantier al reconstrucției naționale, sunt multe probleme ce solicită întâetatea.

Dacă producția bunurilor și crearea posibilităților de consumarea lor, sunt în deobște cunoscute azi ca esențiale, factorului plasat între ele circulației bunurilor, caută a i se da o importanță asemănătoare.

Astfel circulația bunurilor, apare inelul de legătură între producție și consumație, cu rol determinant în desvoltarea și bunul mers al ambelor.

De această circulație depinde hotărîtor ajungerea materiilor prime dela locul de origină la cel de prelucrare. De ea depinde alimentarea cu combustibil a producției și tot ea determină în ultimă instanță, ajungerea bunurilor în piețele de desfacere, și până la îndemâna marilor mase consumatoare, a produselor fabricate, semifabricate, a produselor solului ca și întregul schimb intern și extern.

Intr'o noțiune mai concretă, circulația bunurilor se materializează prin sistemul general al transporturile pe uscat, pe apă și în aer ce includ totodată posibilitatea deplasării persoanelor dintr'un loc în altul.

Și valabilitatea acestui punct de vedere la noi, nu a fost niciodată mai bine demonstrată și recunoscută ca în timpul ce țara noastră l-a trăit la sfârșitul pustiitorului război hitlerist, când problema transporturilor a constituit cheia de boltă a începutului întregei reconstrucții, când tânărul regim de democrație populară a încredințat conducerea acestei opere actualului prim vice președinte al consiliului de Miniștri, Gh. Gheorghiu-Dej.

După reconstrucția căilor de comunicații și transporturilor pe uscat și în special normalizarea în timp record a căilor ferate, principala ramură de acest gen ce a constituit centrul de greutate, Ministerul Comunicațiilor și-a extins preocuparea și asupra celorlalte domenii, transporturile pe calea aerului și pe apă.

Porturile, căile de comunicație pe apă și navigația, obiectul preocupărilor noastre, au constituit și ele obiectul atențiunii necesare.

Și nu putea fi altfel dacă ne gândim la factorul important ce-l constitue pentru economia unei țări, porturile, căile de comunicație pe apă și navigația.

O țară fără căi de apă, fără porturi sau fără navigație, prezintă atât în circulația internă cât mai ales în schimbul extern, import și export, fenomene de anchilozare.

Este locul de a se menționa avantajele enorme care le prezintă transporturile pe apă, față de cele de uscat, putându-se mai ușor realiza cele trei constante economice către care tinde orice transport: rapiditate, siguranță, eftinătate.

Condițiile obiective ale mijloacelor feroviare, complexul rețelei legată de sol, problema debitului, complicata aparatură de semnalizare și siguranță, însutitul sistem administrativ ale transporturilor feroviare, înlăturate în transporturile pe apă, fac ca acest gen de transporturi să nu poată fi încă judicios concurate, din cauza lipsei volumului pentru mărfuri, concurența aeriană constituind încă o chestiune de viitor.

Și argumentarea de această natură, în situația noastră, este hotărîtor sprijinită de poziția geografică a țării, riverană atât a Dunării și gurilor ei cât și la Marea Neagră, poziție de legătură între țările bazinului dunărean, țările din centrul Europei și marea și bogata noastră vecină, U. R. S. S., și orientul apropiat.

Porturile noastre sunt astfel sortite firesc să atragă un important trafic de tranzit, înspre și din toate aceste regiuni.

Pentru o edificare completă, e destul de menționat că din media anuală a traficului de mărfuri importate și exportate în perioada 1930—1940, rezultă că pe căile de apă s'au scurs 51% din importul și 78% din exportul total al țării, atingând pentru export în 1938 până la 84% din mărfuri.

Aceste singure date, la care trebue adăugat intensul trafic de cabotaj între porturile dunărene, sunt suficiente a pune în adevărata lumină, importanța și aspectul transporturilor noastre de apă.

Dar războiul hitlerist a împiedicat această desvoltare, a făcut să sisteze lucrările de întreținere, lăsând în acelaș timp urme adânci în transporturile fluviale, în cele maritime ca și distrugerile provocate la instalațiile portuare.

Alarmele, bombardamentele, evacuarea unora din instalații, au fost tot atâtea cauze ce au dus la desorganizarea activității porturilor și șantierelor navale.

Minarea apelor fluviale și a coastei maritime, scoaterea din funcțiune din cauza aviației a sistemelor de semnalizare, îngreuiau hotărîtor transporturile pe apă.

Dificultățile au culminat la retragerea armatei hitleriste, care căutau în urma lor să distrugă tot ce se putuse salva până atunci.

Instalații portuare, vase, pontoane, au căzut

victimă urgiei germane, șenalul navigabil al Dunării, din cauza celor 250 de epave presărate pe parcurs devenind o cale de apă aproape impracticabilă.

In această epocă finală a războiului, au fost grav avariate cheuri, magazii, ateliere, macarale, clădirile administrative ale portului Galați, cheuri, magazii, instalații de lumină, 16 rezervoare de mii de tone capacitate la Giurgiu, magaziile de materiale, atelierele și calele de vase dela T. Severin, atelierele, clădirile administrației și personalului dela Sulina, magaziile de mărfuri, locuințe și atelierele Șantierului Naval dela Constanța, ca și pierderea aproape totală a utilajului plutitor al acestui port: remorchere, macarale plutitoare, drăgi, șalande, etc.

Perderi asemănător de grele au suferit atât parcul de vase fluviale cât și cel maritim unde s'au pierdut zece vase de marfă și trei de pasageri rămânând azi numai cu două vase.

Acest tablou succint face să se tragă concluzia că puține au fost sectoarele economice care au fost la noi atât de crunt lovite de urgia războiului ca porturile și navigația.

Astfel 23 August 1944 găsește navigația într'o situație din cele mai critice, în care în aceiaș timp este chemată la susținerea efortului războiului antihitlerist, până în Mai 1945.

In condițiuni din cele mai grele, se începe refacerea porturilor, a șantierelor și atelierelor portuare, pentru repararea vaselor de război și transport. Deasemeni semnalizarea șenalului și faruri pe întreg șenalul navigabil și dragarea acestuia de epave deschizându-se drumul ofensivei armatei Sovietice victoioase.

După încetarea ostilităților, Ministerul Comunicațiilor și Administrația Comercială P C A în colaborare strânsă cu massa muncitoare a porturilor din sindicatele respective, continuă eforturile de ameliorarea funcționării normale a instalațiilor și mijloacelor de navigație.

Distrugerile portului Galați sunt refăcute în proporție de 75%.

Brăila este în măsură a face față unui trafic corespunzător celui dinainte de război.

La Giurgiu lucrările de refacere a portului Ramadan au fost terminate, trecându-se la șantierul Naval și cala de vase, la importante lucrări de extensiune și montare de mașini moderne, necesare atelierelor mecanice.

Șantierul dela Severin a fost pus în stare de eficiență ca și la Sulina atelierele, clădirile administrative ale Direcțiunii Dunării Maritime, locuințele personalului.

Instalațiile portului Constanța au fost deasemeni refăcute ca și Șantierul naval avariat de bombardamente, dotânduse totodată portul cu trei remorchere de câte 600 CP. făcute în străinătate și intrate în serviciu la începutul anului curent.

Senalul navigabil al Dunării a primit deasemeni atenția cuvenită, scoțându-se un număr de 50 epave ce împedicau navigația, prin dragarea a peste 400.000 mc. și prelungirea digului de Nord al portului Sulina cu 116 m, putându-se menține în general pe Dunărea Maritimă o adâncime de 24 picioare.

Prin aportul la refacerea parcului flotant, cu care s'a venit ca aport, precum și a vaselor aduse de URSS la Soc. Sovrotransport, această Societate asigură traficul fluvial dispunându-se de aceiaș capacitate de tancuri și șlepuri ca în 1938.

Navigația maritimă este asigurată tot de Sovromtransport cu cele două vase ale statului român Transilvania și Ardealul închiriate Societăți în „time charter" ca și de 4 vase ale URSS închiriate în aceleași condițiuni.

Aportul acestei societăți este menținut constant în toată această perioadă, prin importante materiale venite din Uniunea Sovietică, mașini unelte etc. marcând rezultatele colaborării Sovieto-române și în acest domeniu și sprijinul dat la refacerea țării noastre.

Ministerul Comunicațiilor și Administrația P-CA în acest timp a fost chemată a face față la reparații și construcții de vase, obligații ale statului român în contul Administrației Livrărilor, a reparării în timpul efortului de război a unor vase particulare, azi naționalizate, precum și îngrijirea și repararea a 20 din cele 23 vase imaipoiate de URSS, însărcinare executată până la finele anului 1947.

Realizările de mai sus, cu totul succint arătate, au fost completate cu unele de ordin social, ca Sanatoriul PCA dela Techirghiol Sat, Casa de Odihnă dela Călimănești, amenajarea unei vile la Tușnad, terenuri sportive la Constanța, Giurgiu, București, etc. In această muncă cu toate greutățile inerente perioadei postbelice în permanență s'a împletit concursul Ministerului Comunicațiilor, inițiativa sindicală și elanul, puterea de sacrificiu și voința de reconstrucție a țării, dovedită de miile de oameni ai muncii din porturile noaste, animați de noua concepție despre muncă, adusă de regimul de democrație populară, în drumul spre Socialism.

Și această operă de vastă reconstrucție dirijată de Partidul Muncitoresc Român, este continuată cu putere sporită în regimul tinerei Republici Populare Române.

Ultimul plan de investiții pe exercițiul curent fiind omărturie în acest sens, cuprinde lucrări cu caracter productiv, instalații portuare la Dir. Porturilor Maritime, Galați, Brăila, Giurgiu, Serviciul Hidraulic, construcții și reparații de vase precum și pentru Direcția Dunării Maritime

Astfel pe vastul șantier al reconstrucției țării problema reconstrucției porturilor și navigației, se vădește a fi o justificată problemă de actualitate.

STROE BOTEZ

Din trecutul economic al ţinuturilor din Vestul şi N. V. Mării Negre

(urmare din Nr. 7—8)

— III —

Cu începutul secolului al XVI-lea, ţările române se găsesc plasate în plină zonă de influenţă turcească. Legăturile cu Ardealul şi Polonia — singurele rămase — nu mai prezintă decât o importanţă minimă. Tranzitul de mărfuri, factorul generator al situaţiei înfloritoare din timpul secolelor XII—XV, a dispărut aproape total.

Ceeace înrăutăţeşte şi mai mult situaţia economică a Principatelor, este faptul că, începînd din acest secol, raporturile politice şi economice cu Poarta sunt cu totul altele. Vechile capitulaţiuni nu mai sunt respectate.

Din punct de vedere politic, ni se crează o situaţie de vasali, iar din punct de vedere economic, deşi se prevede că în toate ţările noastre „comerţul va fi deschis tuturor ţărilor neguţătoare", o altă clauză prevede că „Turcii vor avea preferinţă asupra oricărei naţiuni pentru productele din ţară, care se vor taxa de bună voe în porturile Galaţi, Ismail şi Chilia".

Consecinţele nu întârzie să se arate:

1. Numărul negustorilor streini, care altădată veneau pela noi, se împuţinează;

2. Dreptul de „preferinţă" al Turcilor, care se traducea prin „a satisface mai întâiu nevoile Porţii şi numai apoi a se şi exporta", constitue de fapt un monopol, limitând astfel la maximum comerţul nostru cu celelalte ţări vecine;

3. Fixarea preţurilor productelor noastre, deşi prevăzută „de bună voe", constituia în realitate „o impunere", fapt ce nu mai dădea posibilitatea valorificării juste a bunurilor respective.

Dacă mai enumerăm o serie de alte „obligaţiuni", arbitrare, suportate de popor, căci Domnii le executau de teama de a nu îşi pierde tronul, ca:

— cereri abuzive, chiar peste posibilităţile ţărilor, sub denumirea de „contribuţiuni extraordinare";

— furnizări de materiale, alimente şi chiar oameni, necesari pentru cazuri de războiu — de care această epocă, din nefericire, nu a dus lipsă;

ne putem da seama de situaţia în care ajunseseră ţările române.

Nu putem trece cu vederea nici obligaţiunile personale ale Domnilor, obligaţiuni pe care le luau cu ocazia urcării pe tron şi pentru a căror acoperire recurgeau la o fiscalitate excesivă.

Insfârşit, peste cele semnalate mai sus, cea mai mare plagă a acestor timpuri a constituit-o modalitatea strângerii şi expedierii peste graniţă a productelor noastre furnizate Porţii. Beilicii — oamenii trimişi de Poartă, chiar pe teritoriul nostru, pentru a strânge şi expedia la Constantinopol produsele muncii ţăranului român — tăiau şi spânzurau după placul lor. Vânzarea-cumpărarea era în fapt o rechiziţie forţată, adeseori chiar jaf curat, iar preţul plătit reprezenta, faţă de alte oferte, numai 1/4 din valoarea mărfii.

In faţa samavolniciilor comise de Turci, singurele măsuri ce s'au impus, măsuri luate de popor pentru apărarea muncii, au fost.

— intensificarea creşterii animalelor — bogăţie cu care se putea fugi din calea cotropitorilor — şi în special a porcilor, carnea de porc nefiind consumată şi deci nici cerută pe piaţa Constantinopolului, şi

— odată cu apariţia porumbului în Europa, schimbarea bazei semănăturilor, din grâu şi meiu în cea de porumb (cereală deasemenea necăutată de Turci).

Cu singurele ţări cu care mai întreţineam relaţiuni comerciale, Ardealul, Polonia şi mai târziu şi Rusia, schimburile erau extrem de reduse, iar pentru unele articole, monopolizate pentru Turci, total inexistente.

Producţia de bunuri — forţată de cererile mereu sporite ale Porţii — era şi ea în continuă creştere, dar niciodată nu ajungea a se exporta, în cantităţi mai mari, şi în ţările vecine.

Negustorii români au dispărut aproape cu totul. In acest sens, Dimitrie Cantemir, constată cu multă tristeţe că pe vremea lui „negustorul român era o raritate". Grecii se găseau pretutindeni în imperiul turcesc şi deci implicit şi în regiunile noastre. Românii se ocupă cu agricultura şi mai ales cu creşterea vitelor.

* * *

Cu începerea secolului al XVIII-lea, influenţa turcească începe să slăbească. Interesele economice ale Austriei şi tendinţele politice ale Rusiei ţariste, pun capăt acestei situaţii.

La 1718, Austria devine vecină cu ţările române şi prin pacea dela Passarowitz capătă dreptul de a naviga şi face comerţ pe Dunăre. Pentru moment însă, Austria era nepregătită. Nu avea nici articole, nici navele şi nici negustorii necesari. Crearea acestora a mai durat aproape 50 ani, timp în care comerţul a început totuş să se mai învioreze, prin relaţiunile directe cu Ardealul.

La 1774, a doua mare putere, Rusia, prin pacea dela Kuciuk Kainargi, capătă şi ea dreptul de a naviga în Marea Neagră şi pe Dunăre şi de a face comerţ în ţările supuse Porţii.

Din acest moment se poate vorbi de un început de renaştere economică în Principate. „Preferinţele" turceşti sunt încă în vigoare, dar plaga „beilicilor" a fost îndepărtată depe teritoriul nostru. Toate productele ce continuam a le furniza Porţii, trebuesc ridicate — conform prevederilor tratatului dela Kuciuk Kainargi — de către delegaţii turci, la graniţă.

Navele ruseşti şi austriace încep să apară pe Dunăre.

Austria — pregătită timp de 50 ani — dispunând de produse industriale şi având nevoe de productele noastre, este mai activă. Rusia, deşi dispunea de nave, nu avea ce ne exporta dar nici ce importa dela noi, amândouă ţările producând aproape aceleaşi bunuri.

Prin Austria negustorii streini încep să pătrundă în Principate, iar negustorii noştri sunt periodic întâlniţi la târgurile din occident (mai ales la Lipsca şi Breslau).

Curând, pe Dunăre, prin Bucovina şi Ardeal, schimburile încep să se înfiripeze şi cu apusul îndepărtat.

Acum se ridică portul Galaţi (Brăila era încă „raia" turcească), devenind curând un centru important de tranzit comercial pentru întreg orientul Europei. La 1783, un consul austriac spunea despre această nouă aşezare: „este un oraş mare; are cel mai bun port la Dunăre şi şantier în care se fabrică neîntrerupt nave comerciale".

Transporturile prin Galaţi cresc mereu. Tot prin acest port trece şi grâul din Ungaria. In special Austria, prin comerţul şi negustorii săi, contribue la ridicarea lui.

Celelalte porturi, cu o importanţă covârşitoare în trecut, pentru comerţul acestor regiuni, zac în amorţire sub indolenta stăpânire feudală otomană.

Dar odată cu această trezire la viaţă a Principatelor şi în contact cu expansiunea austriacă, începe să se iveaască şi la noi primele simptome ale ordinei economice capitaliste, marcate prin dorinţa de a aduna bani, aur sau bijuterii.

Urmarea imediată a fost înrăutăţirea situaţiei ţărănimei, pe spinarea cărora boerii îşi scoteau câştigurile lor. Exploatarea poporului — aproape toţi deveniţi iobagi — se accentuează. Claca, pe moşiile boereşti, este continuu mărită şi ajunge curând noua plagă a ţinuturilor noastre.

* * *

Adevărata de cătuşare economică a Principatelor are loc însă abia la 1829, prin pacea dela Adrianopol, când, în urma tratatului dintre Rusia şi Imperiul Otoman, Turcii sunt obligaţi a renunţa la „dreptul de preferinţă" şi totodată a părăsi oraşele depe malul stâng al Dunării (Brăila, Giurgiu şi Turnu Măgurele).

Marea Neagră şi porturile dela Dunăre sunt acum deschise tuturor ţărilor, Puterile apusene, în expansiunea lor economică, găsind un drum liber de exploatat, pătrund progresiv pe Dunăre. Comerţul austriac şi german se intensifică.

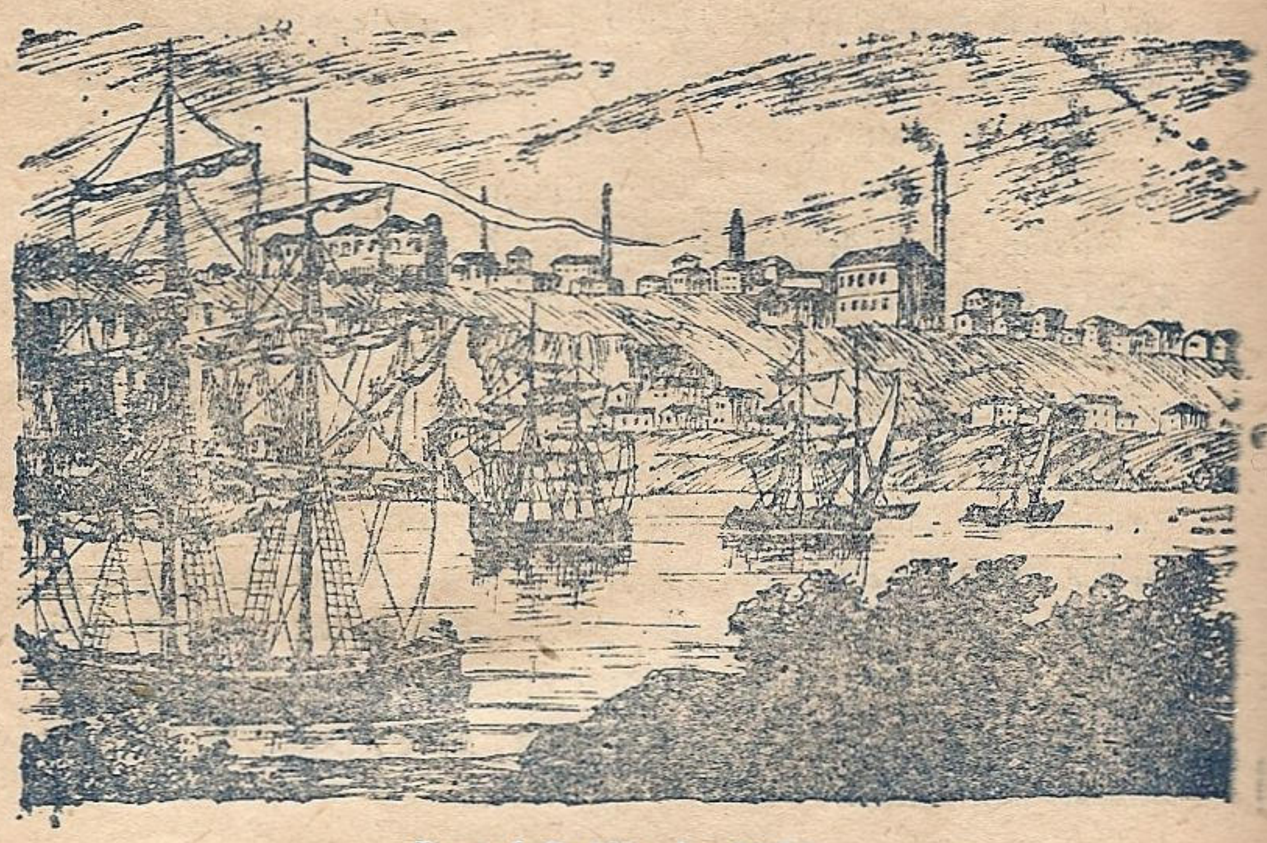
Interesul ţărilor europene pentru regiunile din westul şi nord-westul Mării Negre, se accentuează cu cât înaintăm către mijlocul secolului al XIX-lea. Dunărea şi Marea Neagră constitue punctul de atracţie. Libertatea navigaţiei pe această „arteră de tranzit" scurtează drumul dintre Europa industrială şi materiile prime ale Asiei, cu mai multe mii de kilometri. Franţa şi mai ales Anglia, nu mai sunt obligate a face ocolul Africei.

Cerealele româneşti ne mai fiind vândute cu preţ fix Turcilor, agricultura ia un avânt extraordinar. Grâul redevine cultura de bază. Pădurile, cuprinzând încă întinderi imense, încep a fi tăiate fără nici o socoteală, cu singurul scop de a se crea cât mai mult teren cultivabil.

Ceva mai târziu, încep să ia avânt şi alte ocupaţii ca: pescuitul, creşterea vitelor, exploatarea pădurilor şi vânătoarea. Capitalismul începe să şi facă simţite primele efecte...

După 1829, Brăila şi Galaţi, a căror importanţă era subliniată de toţi streinii, devin porturile principale prin care se scurge rodul muncii trudite a iobagului român.

Brăila — după aproape 300 ani de dominaţie turcă — îşi reia întâetatea pe Dunăre, In anul 1840 — socotit an de secetă — în portul Brăila sunt semnalate 3 vase engleze, 39 vase ruseşti, 32 austriace,7 vase ioniene, 5 vase napolitane şi 1 vas francez, toate venite pentru a se aproviziona cu grâu românesc.



Portul Brăila la 1826

Oraşele — porturi din trecut nu se mai pot ridica la vechiul lor prestigiu. Cu excepţia Chiliei toate se resimt depe urma porturilor lor, neamenajate pentru navele secolului al XIX-lea şi după o inactivitate de peste 200 ani, timp în care Marea Neagră a fost închisă comerţului.

Constanţa şi Mangalia îşi duc existenţa pe litoralul dobrogean, turcesc, fără a prezenta vreo însemnătate.

Cetatea Albă îşi vede existenţa periclitată prin bararea intrării în liman. In plus, Odesa, cu un port adânc şi bine organizat, o concurează şi o condamnă definitiv.

Chilia deşi dispunea de portul necesar, nu mai prezintă importanţa de altă dată. Nu mai este cheia comerţului de tranzit. Brăila şi Galaţi i-au luat locul.

Pentru toate productele pe care le exportam se aduceau pe pieţele noastre felurite mărfuri fabricate: produse metalice din Germania, stofe din Franţa, mătase din Italia, ţesături imprimate din Viena, hârtie din Veneţia, şaluri şi ţesături de bunbac din Anglia, apoi zahăr, culori, sticlărie, etc.

In tot acest timp însă, aportul românilor la traficul navigaţiei pe Dunăre — pe mare nici nu putea fi vorba — a fost aproape inexistent. După 1830 încep abea să apară câte o ambarcaţiune purtând pavilion român. Din acest punct de vedere Moldova a depăşit Muntenia.

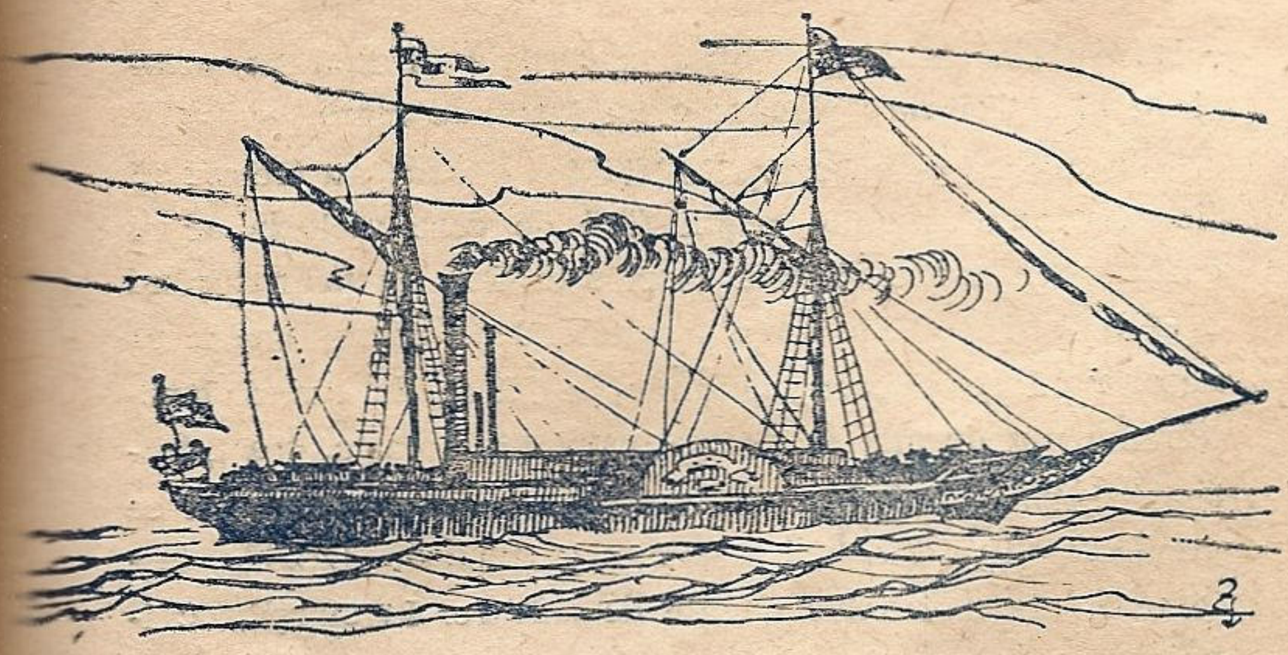
In anul 1829 procesul de dizolvare a regimului iobăgist parcurgese deja câteva etape către capitalism.

Libertatea economică acordată principatelor române nu a făcut decât să continue şi să accelereze transformarea economică şi socială. Astfel s'a produs mediul şi atmosfera necesară desvoltării capitalismului în ţările române,

care după 1829, încet încet intră în orbita capitalismului apusean.

Internaționalizarea Dunării (Paris 1856) și crearea Comisiei Europene a Dunării delimitează și consfințesc noua subjugare economică.

Austria, consecventă politicei sale cu tendințe anexioniste și Turcia, prevăzându-și sfârșitul dominației sale



Unul din primele nave cu vapori pe Dunăre

asupra acestor regiuni, s'au opus unirii. Rusia, la câțiva ani după înfrângerea din Crimeea, păstrează rezervă. Anglia are atitudine echivocă. Singură Franța, dar și ea numai din motive de expansiune economică, a sprijinit efectiv unirea acestor două țări. In ultimă instanță, politica Anglo-Franceză nu a urmărit decât îndepărtarea Rusiei țariste dela Dunăre și din sud-estul european.

In această nouă fază, România capitalistă, în urma războiului din 1877, obține Dobrogea și cu ea cele două vechi porturi ale Mării Negre: Tomis (Constanța) și Callatis (Mangalia).

In 1860, Constanța, ce altfel ca și Mangalia, nu erau decât neînsemnate sate turcești. In 1869, Constanța abia ajunge să aibe 6 000 suflete.

Porturile principale ale României rămân însă mai departe Brăila și Galați, atât pentru traficul pe mare Marea Neagră cât și pe Dunăre în sus.

Giurgiu, Oltenița și Călărași, încep să se ridice și ele.

Pe măsură ce tonajul navelor comerciale crește, necesitatea amenajării unui port adecvat, la malul mării se face simțită și Constanța capătă din ce în ce mai multă importanță. La necesitatea amenajării portului Constanța a contribuit și greutățile pe care le întâmpinau navele — cu tonaje mari — la intrare în Sulina, când din cauza „barei" erau obligate adesea de a descărca parte din mărfurile transportate, pentru a o putea trece, operație greoaie, adesea periculoasă, costisitoare și întârzietoare.

După tăerea canalului de Suez — în anul 1869 — importanța drumului comercial reprezentat de ansamblul Dunăre—Marea Neagră și implicit importanța regiunilor noastre, din punct de vedere al tranzitului, scade. Transporturile, din Asia și în special din Indii și până în centrul sau apusul Europei, pe ruta canalului de Suez, erau mai ieftine de cât pe ruta Dunăre— Marea Neagră, mai rapide și cantitativ mai avantajoase.

Deși traficul puterilor europene, prin gurile Dunării, a scăzut simțitor, fiind neînsemnat față de traficul nostru și deși brațul Sulina — singurul navigabil pentru navele mari — se găsește în întregime pe teritoriul românesc, Comisia Europeană a Dunării nu numai că nu se desființează, ba mai mult, continuă a exista, i se sporesc puterile și i se întinde și jurisdicția până la Brăila. Ca urmare, întregul nostru export pe apă — aproximativ 70 la sută din total — era reglementat, din punct de vedere al navigației, taxat și controlat, chiar pe teritoriul statului nostru, de către puterile europene, printre care Germania și Anglia dictau.

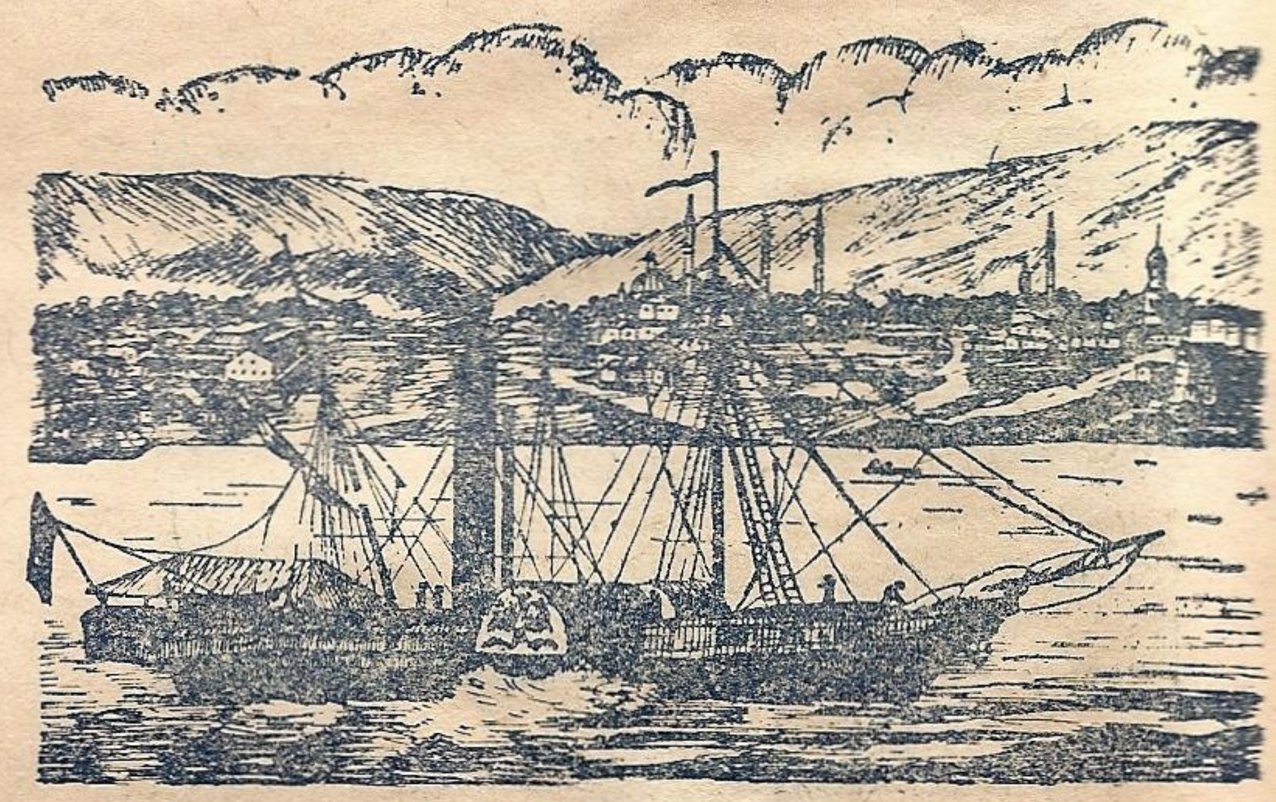
Față de această situație și în urma a două convenții economice — dezastroase — încheiate în anii 1881 și 1896, cu Germania, România decade sub dependența economică a capitalismului german.

* * *

Din datele asupra trecutului economic al regiunilor din vestul și nord-vestul Mării Negre se constată, în mod evident, importanța factorului economic în desvoltarea acestor regiuni, precum și în evoluția popoarelor ce s'au perindat, stabilit și plămădit acolo.

Comerțul — cel mai reprezentativ element al factorului economic — este cel care antrenează și mijlocește schimbul de cunoștințe și stabilește și strânge relațiile între popoare. Și din acest punct de vedere, comerțului maritim îi revine rolul cel mai important.

Este cunoscut că atât timp cât deplasările au folosit numai calea uscatului, activitățile economice și schimburile au fost foarte reduse, iar trecerea succesivă a bunurilor și a ideilor, precum și stabilirea relațiilor dela trib la trib au fost pe cât de încete pe atât de nesigure. Indată



Vasul „ARGO" in fața portului Silistra (probabil pe la sfârșitul primei jum. a sec. al XIX-lea

ce calea maritimă a început însă a fi utilizată, activitățile economice s'au intensificat, legăturile între popoare — din toate punctele de vedere — s'au făcut mai repede, au fost de mai mare amploare și cu rezultate mai eficace, completându-se, în cele din urmă, printr'o continuă evoluție a oamenilor spre o treaptă mai înaltă de civilizație.

Lt. C-dor J. M. DUMITRESCU

STAȚIUNI DE SALVARE PE COASTA

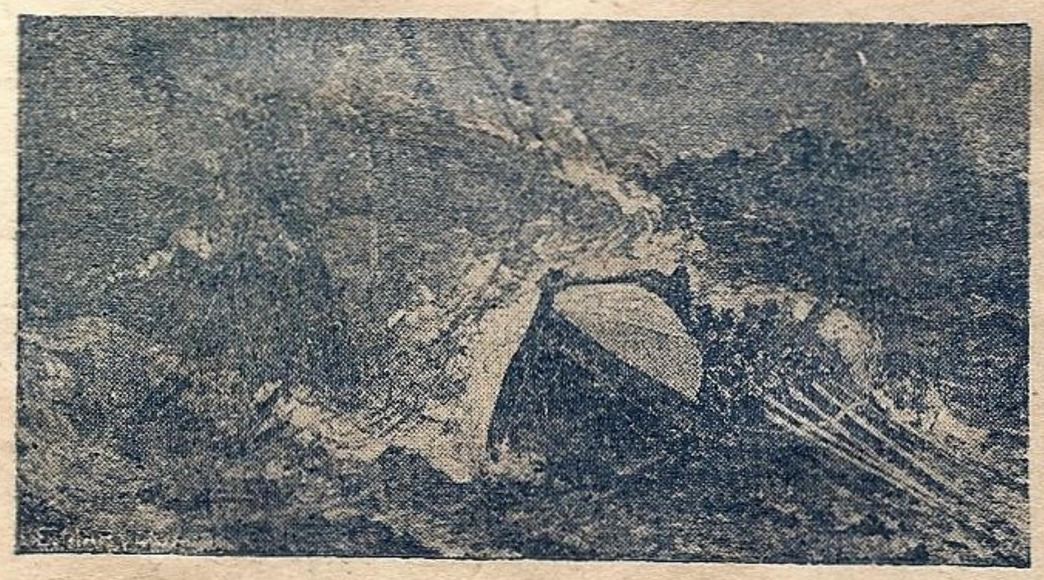
Dacă privim înapoi spre trecut, pentru a căuta începuturile operei de salvare maritimă, nu se poate să nu fim cuprinşi de un sentiment de profundă tristeţe. In adevăr, istoria organizării acestui fel de salvare este cu totul modernă şi până la înfiinţarea ei, câţi nu au fost nefericiţii marinari cari, aruncaţi de furtună pe un ţărm neospitalier, pe jumătate înghiţiţi de valuri, erau lăsaţi pradă unei înfiorătoare agonii!

Apoi, când moartea îşi desăvârşea opera pe marea abia liniştită de sbuciumul furtunei, apăreau ca păsările de pradă jefuitorii de epave cari, nu rare ori erau chiar ei provocatorii naufragiului.

Dar, ca şi cum ar fi voit să reabiliteze omenirea, să şteargă această pată aruncată asupra ei de siniştrii naufragiatori, iată că apar echipajele voluntare ale bărcilor de salvare.

In adevăr, printre multiplele forme sub care apare devotamentul omenesc, una din cele mai admirabile este gestul spontan al celui care se aruncă în apă pentru salvarea semenului său, este gestul acelora cari pe orice timp ziua sau noaptea, se ambarcă pe un vas de salvare pentru a alerga în ajutorul unei nave în primejdie.

In câteva clipe mănunchiul de oameni armează barca de salvare, sub conducerea unui comandant încercat şi lupta cu furia elementelor deslănţuite începe.



Pe viaţă şi pe moarte

Cu eforturi supraomeneşti mica ambarcaţiune este îndreptată spre larg. Adeseori loviturile valurilor o răstoarnă dar, graţie sistemului său de construcţie, se redresează imediat şi înaintarea spre vasul periclitat continuă. Lupta e aspră, pe viaţă şi pe moarte şi nu întotdeauna oameni ies învingători.

E greu de închipuit câtă energie, cât curaj, câtă abilitate şi spirit de jertfă trebue să însufleţească aceste echipaje voluntare pentru ca ele să poată duce la bun sfârşit măreaţă lor operă.

Cam pe la sfârşitul secolului XVIII oameni declară război furtunei şi spre anul 1850 apar primele staţiuni de salvare, întâi în Anglia, apoi în Franţa şi mai pe urmă şi în alte ţări care stăpânesc un ţărm de mare.

Intocmai ca pe un câmp de bătaie terestru au trebuit să fie observate anumite reguli fără de care victoria ar fi costat prea multe şi prea mari sacrificii. In primul rând a trebuit să se determine punctele depe coasta unde era necesar să se plaseze staţiunile de bărci, de tunuri lansparâme sau de alte asemenea instalaţii. Aceasta, era „strategia" salvării. Odată stabilite aceste puncte trebuia să se pună la dispoziţia salvatorilor „armele de luptă", mijloacele cele mai perfecţionate de salvare. In sfârşit, echipajele de voluntari trebuiau antrenate prin exerciţii repetate pentru a le pregăti cât mai temeinic împotriva inamicului: marea necruţătoare.

Primele bărci de salvare au fost construite către sfârşitul secolului XVII'. Meritul de a fi conceput cum pe la 1765 principiul unei ambarcaţiuni insubmersibile revine unui francez şi cea dintâi barcă este lansată în anul 1789. Ea era rezultatul sugestiilor mai multor inventatori printre cari constructorul Henry Greathead şi Woodhave care descoperă pe atunci principiul redresării automate a unei bărci care s'a răsturnat.

Câţiva ani mai târziu (1825) fu creiată în Franţa prima staţiune de salvare: La Societé Humaine de Boulogne". Patruzeci de ani după aceia existau şapte astfel de societăţi, dar abea cu crearea „Societăţii Centrale de salvare a Naufragiaţilor", s'a dat operei de salvare maritimă (în Franţa) o aşezare definitivă şi impulsul dorit. In 1869 noua instituţie conducea deja 42 de staţiuni de salvare răspândite dealungul a 2400 kilometri ai litoralului Francez.

Caracteristicile unei şalupe moderne de salvare sunt 3 şi anume: rezistenţa, etanşeitatea şi stabilitatea. Comparată cu o ambarcaţiune obişnuită de aceleaşi dimensiuni o şalupă de salvare prezintă următoarele diferenţe principale.

—O cocă de foarte mare rezistenţă, de remarcabilă elasticitate şi de o astfel de calitate a materialului încât să prezinte cele mai serioase garanţii de conservare. Aceste rezultate s'au obţinut mai ales cu şalupe având corpul de lemn şi astăzi numai în Suedia şi în Olanda se mai găsesc câteva ambarcaţiuni de salvare costieră având coca din tablă de oţel.

Pentru construcţia corpului, lemnul întrebuinţat este teck-ul şi stejarul. Bordajul se face dublu, iar chila, etamboul, etrava şi coastele, într'un cuvânt osatura, sunt robuste şi de apreciabile dimensiuni.

Francezii pun la construcţiile lor între cele două bordaje o pânză impregnată cu ceruză ceiace asigură o deosebită impermeabilitate. Cele două bordaje se încrucişează la 45 grd. şi sunt prinse solid între ele cu şuruburi.

—Puntea este la un nivel de câţiva centimetri deasupra liniei de plutire. La prova şi pupa ea fiind ridicată apa se strânge mereu la centrul vasului scurgându-se apoi în mare, lateral, (sistemul englez), sub acţiunea ruliului sau vericat, (sistemul francez) prin puţuri care se prelungesc până în partea inferioară a cocei. Puţurile sunt închise la partea superioară prin nişte clapeţi care basculează în jurul unei şarniere şi greutatea apei ajunge pentru a deschide supapele. Invers, supapele rămân închise pentru apa care ar încerca să se urce în puţ de jos în sus, venind de la exterior. S'a verificat că o şalupă modernă, plină cu apă până la platbord se goleşte cu acest sistem în 8 până la 12 secunde.

—Pereţi despărţitori împart ambarcaţiunea în compartimente etanşe şi chesoane de aer îi dau o absolută insubmersibilitate.

Stabilitatea şalupei se menţine chiar dacă s'au produs la coca avarii grave şi compartimentele ei au fost invadate de apă. Şalupa continuă să plutească şi în această situaţie, cu condiţia să aibă chesoanele de aer intacte.

Şalupele de salvare mai au în fine, o garanţie suplimentară de siguranţă şi anume: se dă o valoare cât mai mare lăţimei lor, fapt care micşorează riscul de răsturnare sau se construesc după un anumit sistem spre a le da re trebue să intervină în zonele barelor sau a brizanţilor posibilitatea de redresare în caz că s'au răsturnat.

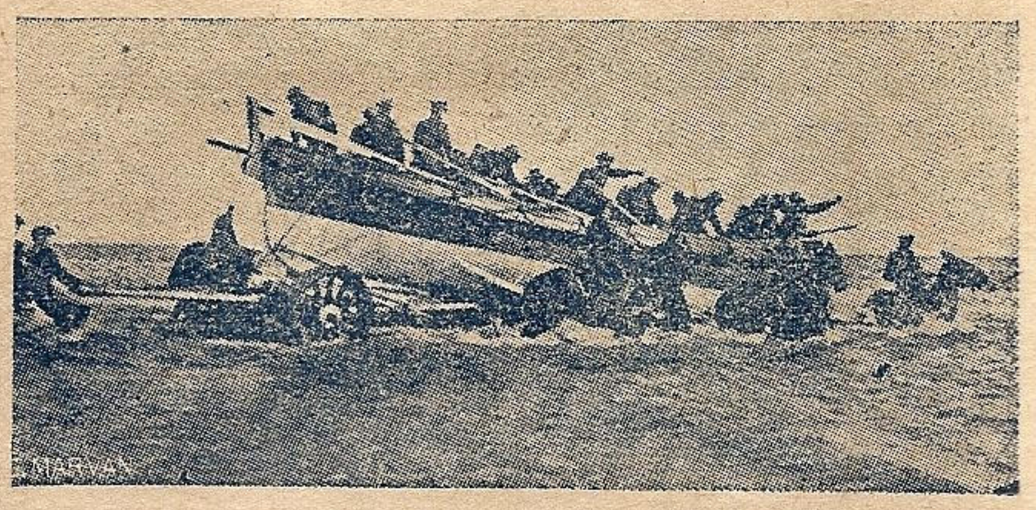
Sistemul de redresare convine şalupelor de salvare caşi aceasta se obtine construind la prova şi pupa, sub formă de de dom, compartimente etanşe, mult ridicate, pe care vasul pluteşte în echilibrul instabil atunci când s'a răsturnat, greutatea chilei tinzând să-l aducă imediat în poziţia normală de plutire. Ambarcaţiunilor cărora vrem să le asigurăm o mare stabilitate le dăm o lărgime care poate ajunge la 3/10 din L (L-lungimea) şi o chilă foarte grea.

In tabelul care urmează se dau caracteristicile celor trei feluri de ambarcaţiuni de salvare având ca sursă motrice ramele sau velele. Sunt primele tipuri de bărci cu care au fost înzestrate staţiunile de salvare ale Societăţii Centrale şi care şi astăzi încă mai echipează 30 staţiuni pe coastele franceze.

Caracteristici	bărci cu mare stabilitate	Bărci cu redresare automată	Baleniere cu fundul plat
Lungime totală	9,80 m.	10,10 m.	8—9,5 m.
Lărgime	2,60 „	2,27 „	2,70 (platbord)
Pescaj	0,40 „	0,50 „	0,15 m.
Greutate totală	2.700 Kg.	2.720 Kg.	1.000 Kg.
Sursă motrice	Rame şi vele	Rame şi vele	Rame şi vele

Experenţa a dovedit că, în afară de cazul unei avarii majore survenite la coca nici una dintre aceste bărci cu redresare automată nu a rămas răsturnată sau nu a evacuat complect apa ambarcată în mai mult de 25 secunde.

Balenierele cu fundul plat (care reprezintă aceleaşi dispoziţiv de compartimente etanşe şi de supape de evacuare ca şi şalupele cu redresare automată) sunt apte a fi folosite în locurile unde coasta este atât de plată încât nu se pot utiliza bărcile cu chilă. Constructorii lor s'au inspirat după ambarcaţiunile întrebuinţate de pescarii din Terra Nova, ambarcaţiuni care se comportă extrem de bine pe mările cele mai rele. Acest model de baleniera a fost studiat special pentru coasta din regiunea Camargue, după naufragiul rămas celebru al pachebotului „Russia", când 3 staţiuni de pe această periculoasă coastă au fost înzestrate cu acest fel de baleniere. (1903)



Lansarea unei bărci de salvare

Abea acum aproape 60 de ani s'a încercat pentru prima dată să se înlocuiască la bărcile de salvare ramele sau velele prin mijloace de propulsie mecanice. Prima ambarcaţiune a fost dotată cu o maşină cu vapori şi a fost lansată în Anglia în 1890. Maşina cu aburi prezenta însă mai multe şi destul de serioase neajunsuri:

—Era nevoie de prea mult timp pentru a face presiunea necesară plecări, o ambarcaţiune de salvare trebuind să fie în permanenţă gata de eşire la mare;

Nu se puteau dota cu maşini cu vapori decât ambarcaţiuni de un tonaj relativ ridicat, deci costisitoare;

—Deplasamentul lor având o valoare destul de însemnată, scoaterea pe mal nu se putea face uşor. In consecinţă ele trebuiau să stea ancorate, lucru care presupune existenţa unui loc bine adăpostit şi care nu se găseşte niciodată.

Date fiind aceste inconveniente s'a evitat în ultimul timp a se mai instala pe abarcaţiunile de salvare maşini cu aburi. Ultimul exemplar a fost snos din serviciu în 1928 în Franţa, după ce servise timp de 40 de ani, salvând un număr de 673 naufragiaţi.

Punerea la punct a motorului cu explozie a făcut să crească considerabil eficacitatea materialului flotant de salvare din triplu punct de vedere: viteză, rază de acţiune, facilitate de manevră.

Nu fără greutate însă s'a reuşit să se adapteze motorul cu explozie condiţiunilor atât de particulare în care el este pus să funcţioneze la bordul şalupelor de salvare.

In adevăr, motorul trebue să fie aşezat într'un compartiment perfect etanş şi în acelaş timp bine ventilat. Mersul şi ungerea lui trebue să se facă cu o regularitate ireproşabilă, lucru ce nu este tocmai uşor dacă ţinem seama de incidentele ce se ivesc în mod curent mai ales în navigaţia de noapte, pe mare rea.

El trebue să fie de construcţie robustă şi manevra lui să fie simplă şi uşor accesibilă oricui, pentru ca să nu fie nevoie de specialist spre a-l porni şi conduce. In fine motorul trebue să fie astfel construit încât să stopeze automat în caz de răsturnare a ambarcaţiunei, pentru a evita ca aceasta, continuând să avanseze, să-şi abandoneze oamenii din echipaj care au căzut în apă la răsturnarea ei.

La primele şalupe de salvare care au fost înzestrate cu motoare, pentrucă nu se avea suficientă încredere în noul fel de propulsie se menţionau şi velele şi ramele spre a se păstra toate garanţiile de funcţionare a şalupei. Experienţele ulterioare fiind încoronate de succes a făcut posibil în anii care urmară după primul război mondial, să se păşească cu mai mult curaj pe drumul pe care constructorii nu se angajaseră până atunci decât cu multă timiditate

Se începu construcţia unor veritabile şalupe puntate, planurile fiind determinate în urma unor concursuri. Un astfel de exemplar, dotat cu motor şi vele având o lungime de 13.16 metri, 12,3 tone şi un motor de 42 C.P fu pus în serviciu.. Se trecu apoi la construcţia de şalupe bimotoare, fapt care oferea garanţii suplimentare şi din 1922, în Franţa, începu să se construiască ambarcaţiuni de salvare de acest tip.

In prezent 3 tipuri de şalupe bimotoare sunt adoptate de Societatea Centrală de Salvare, având caracteristicile date în tabloul de mai jos.

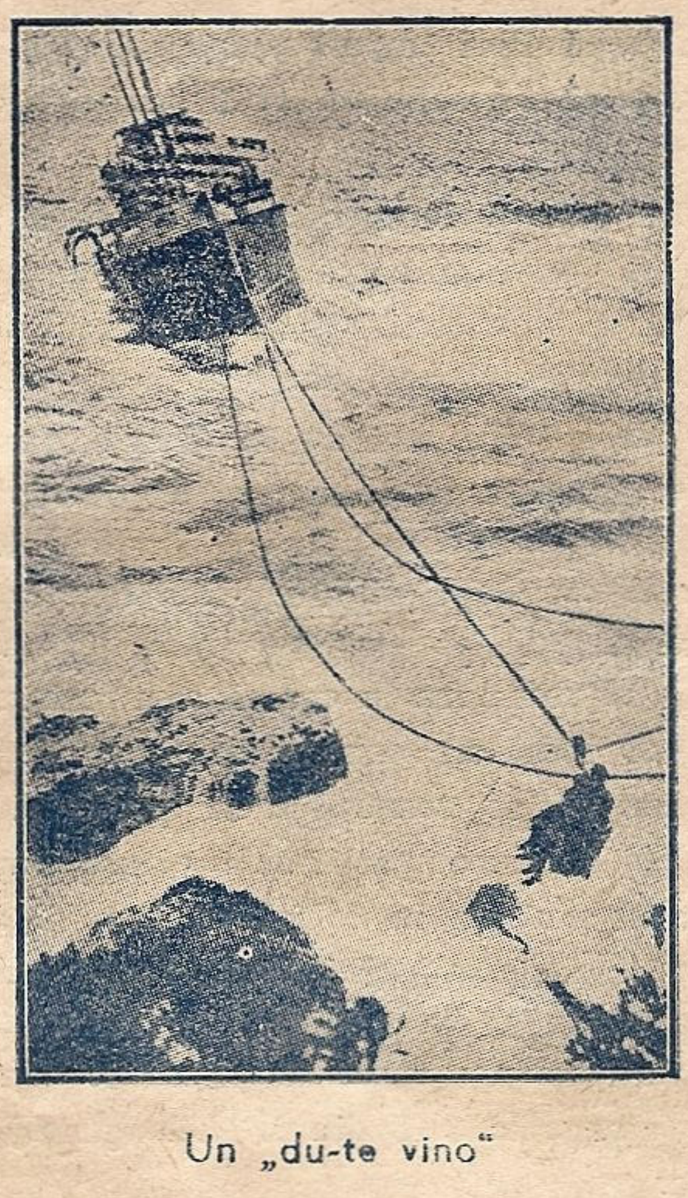
Caracteristici	Tipul „greu“	Tipul „mediu“	Tipul „uşor“
Lung. max.	13 m.	11,5 m.	8,5 m.
Lăţ. max.	3,55 m.	3,44 m.	2,6 m.
Pescaj	1,18 m.	0,95 m.	0,6 m.
Greutate totală	14 tone	10,1 Tone	4 Tone
Sursă motrice	2 mot. Diesel 40 Cp. fiecare	2 mot. Diesel de 25-28 C.P.	2 mot. Diesel
Viteză	8 Mm.	7,5 Mm.	7 Mm.
Rază de acţiune	200 Mm.	200 Mm.	—

Făcând o comparaţie între şalupele de salvare construite de britanici şi cele utilizate de francezi, observăm că aceştia din urmă au în serviciul lor şalupe de dimensiuni mai moderate. Ei sunt adepţii sistemului care preconizează acostarea efectivă a ambarcaţiunilor de salvare la vasul primejduit pentru că, spun ei, sistemul de „du-te, vino" este greu de stabilit şi de manevrat pe timp rău.

In consecinţă şalupa de salvare trebue să poată fi ţinută la distanţă de vasul în ajutorul căruia ea vine, cu ajutorul cângilor şi al baloanelor de apărare, de aici decurgând obligaţia de a limita dimensiunile şi în consecinţă deplasamentul (maximum 15 tone). Experienţa a arătat că această limită a tonajului este cu totul suficientă pentru majoritatea salvărilor operate pe coastă, pentrucă, trebue să reamintim, este vorba de salvare costieră.

Incepând cam de prin anul 1934 motoarele Diesel uşoare au început să fie în mod exclusiv instalate la bordul şalupelor de salvare.

Inlocuirea motoarelor cu explozie prin motoare Diesel a micşorat mult pericolul de incendiu Lansarea se efectuiază fără ajutorul acumulatorilor electrici şi fără aparate de lansare cu aer comprimat ci simplu, învârtind cu mâna. La „toată forţa" consumaţia variază între 180-200 g ame pe cal-putere şi autonomia ambarcaţiunei atinge 24-28 ore sau, în mile circa 200 Mm.



Un „du-te vino"

Elicele şi cârma la care se poate ajunge uşor graţie unor panouri mobile deschise în punte, sunt protejate de formele de la pupa ale şalupei care constitue o dublă bollă pentru a evita ca parâmele sau sfărâmăturile ce plutesc în mod frequent în jurul unei epave să nu se angajeze la elici. Pe dealtă parte elicele sunt fixate cât mai departe de pupa (spre centru) în scopul de a nu emerge decât în mod cu totul excepţional, numai în urma puternicilor mişcări de tangaj.

Şalupele sunt adăpostite pe ţărm în hangare special amenajate pentru a le păstra în condiţiunile cele mai bune de conservare.

Hangarele sunt ventilate cu ajutorul unei instalaţii care permite aerului să circule în toate compartimentele.

Ambarcaţiunile sunt lansate la apă în câteva minute fie cu ajutorul cărucioarelor alunecând pe şine, fie cu ajutorul unor grue electrice sau pe cărucioare cu şenile,

Spre deosebire de Francezi, Britanicii, cum am spus deja, manifestă o accentuată preferinţă pentru tipurile de bărci mai grele.

In 1940 Societatea lor de salvare, „The Royal National Life-Boat Institution", avea armate 141 ambarcaţiuni din care numeroase erau de tipul Barnett având un deplasament de 27 tone, adică aproape de două ori mai mare decât cel mai puternic model francez.

Şalupele de tip Barnett sunt mult prea grele pentru a putea fi ridicate pe mal, între două eşiri la mare; ele stau deci mereu legate la cheu.

Propulsia de 2 motoare Diesel de 60 CP. fiecare, ele pot ambarca până la 100 naufragiaţi şi sunt echipate cu un tun lans-parâmă indispensabil la instalarea rapidă a unui „du-te vino". Mai sunt dotate cu un proecter, aparat de radio recepţie şi cu un sistem de filat ulei, procedeu care permite să se calmeze, pentru moment, violenţa valurilor.

Una din aceste şalupe merită o menţiune deosebită: este vorba de aceea care staţionează la Douvres şi care e destinată salvării pasagerilor şi echipajelor avioanelor căzute în mare. Lungimea ei este de 20 metri şi poate merge cu 17 mile pe oră graţie a două motoare de 375 C P fiecare.

Germanii au şi ei o Societate care girează încă din 1865 ambarcaţiunile lor de salvare. Sunt 16 staţiuni cu numai 20 ambarcaţiuni variind dela simple baleniere cu motor (de 6,60 m. lungime) până la şalupele grele bimotoare mişcate de motoare Diesel de 400 HP.

O particularitate a serviciului german este că ambarcaţiunile patrulează regulat dealungul litoralului şi sunt în permanentă legătură cu postul central al portului lor de ataş, Cuxaven. Toate sunt caracterizate printr'o pasarelă destul de înaltă sau printr'o gabie instalată pe un mic catarg quadriped. Navigând pe mări foarte rele şi într'un climat adesea excesiv de rece toate ambarcaţiunile germane sunt dotate cu un sistem de încălzire central alimentat de soba din postul echipajului.

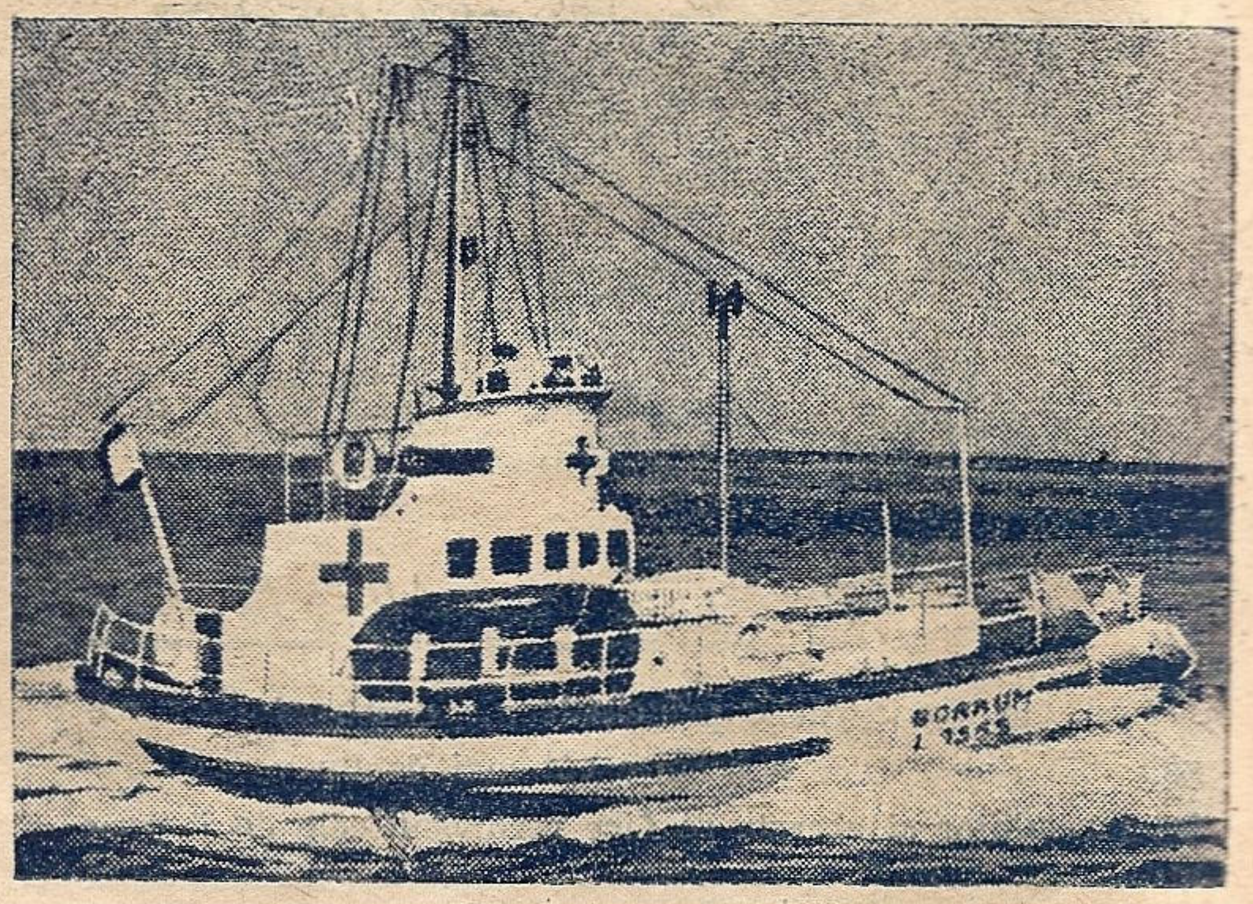
După cum se vede, din cele spuse mai sus, tipul ambarcaţiunilor de salvare este departe deci de a fi identic în diferite ţări. Totuşi, conferinţe internaţionale reunesc la fiecare 4 ani delegaţii instituţiilor particulare sau ai serviciilor oficiale şi permit fiecăruia să profite de experienţa celorlalţi. Caracteristicile generale ale ambarcaţiunii de salvare au deci tendinţa de a se apropia, ţinând natural cont de condiţiile particulare ale coastelor pe care sunt puse să le deservească

A V-a conferinţă internaţională de salvare pe mare s'a ţinut anul trecut la Oslo, între 7 şi 10 Julie. Treisprezece naţiuni şi-au trimis delegaţii lor. Printre noutăţile comunicate se poate nota că mai multe ţări şi-au prevăzut deja ambarcaţiunile lor de salvare cu aparate de radio recepţie şi unele studiază chiar aplicarea radar-ului la aceste ambarcaţiuni.

O interesantă comunicare a fost făcută de unul dintre delegaţii francezi, D-l Gidel care a examinat condiţia din punct de vedere juridic a vaselor de salvare costieră cărora, a spus el, ar trebui să li se acorde un caracter analog cu acela al Crucei Roşii. S'a accentuat de asemenea că aceste organizaţiuni au un caracter exclusiv filantropic, fără trăsături comerciale.

Pe litoralul românesc al mării Negre, mare „neagră la sufle.", prima staţiune de salvare a fost înfiinţată la Constanţa în anul 1933 când s'a constituit societatea „Salvamar".

Staţiunea era înzestrată cu două şalupe moderne „Pescăruşul" şi „Albatrosul", armate de brave şi destoinice echipaje româneşti care în intervalul 1933—1941 cât staţiunea a funcţionat normal, au salvat prin acţiunile lor aproape 300 oameni dela înec, ajutând altor câteva sute să iasă din situaţii dificile.



Şalupă de salvare cu motor Diesel

O taxă proporţională cu tonajul care se percepea vaselor ce intrau în port asigura un venit soceităţii.

Războiul nenorocit în care România a fost antrenată împotriva voinţii ei a lovit şi această aşezare descomplectându-i utilajul, aproape desfiinţând-o. Abea în iarna anului acesta, oameni de inimă şi de iniţiativă, o parte marinari o alta iubitori de mare, au format un comitet care a luat conducerea Societăţii.

In numai câteva luni de activitate şi înfruntând dificultăţi de ordin material, s'a reuşit totuşi să se pună din nou în stare de funcţionare şalupa „Pescăruşul" şi să se înfiinţeze posturi de salvare pe plajele de pe litoralul nostru.

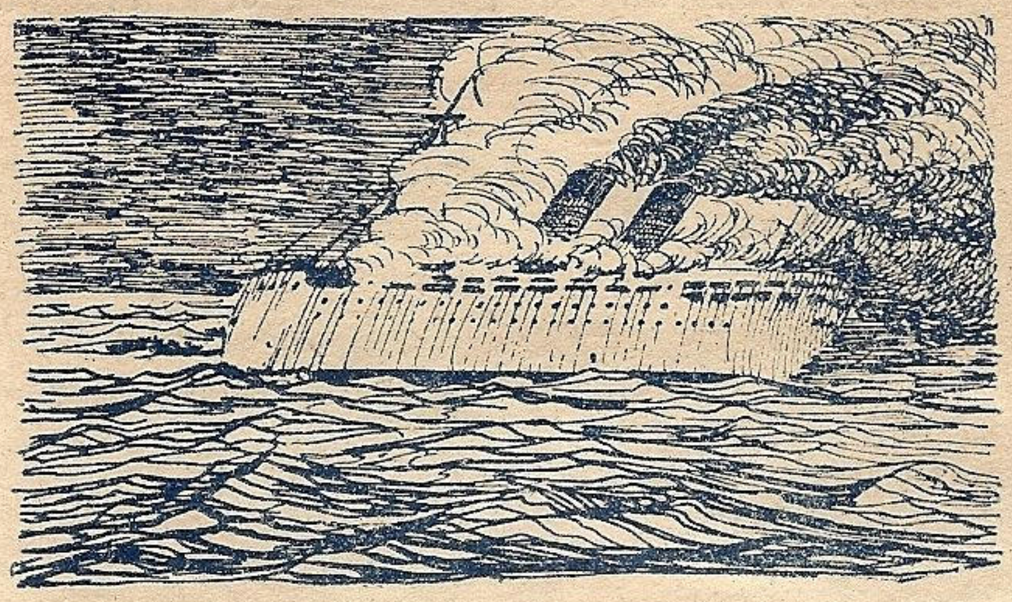
Continuând pe acest drum şi animată — aşa cum este — de suflul nou de muncă constructivă, conducerea „Salvamarului" va da desigur Societăţii, desvoltarea pe care normal ar trebui s'o aibă.

Urare, pe care i-o fac cu toţii, cei ce muncesc sau călătoresc pe întinsul apelor.

VIRGIL IONESCU
Din Direcţia Porturilor Maritime Constanţa

Trăiască prietenia între Marina Uniunei Sovietice şi Marina Republicei Populare Române

Din „Enciclopedia Mării“



Problema incendiilor la bord

Una din preocupările principale ale constructorilor navali este şi aceea de a asigura cât mai deplin vasele contra incendiilor şi aceasta se face rezolvând cele două probleme deopotrivă de importante: semnalarea incendiului şi stingerea lui.

Dacă cea de a doua problemă este rezolvată aproape definitiv prin procedeele de stingere automată sau la comandă nu tot acelaş lucru s'ar putea spune despre prima problemă, care este încă în faza cercetărilor, toate soluţiile găsite până în prezent satisfăcând numai în parte cerinţele din ce în ce mai multiple ale semnalării sau detectării incendiilor.

O bună detecţie a incendiilor la bordul navelor trebue să producă o semnalare rapidă, să precizeze locul incendiului, să nu funcţioneze fără motiv şi să poată funcţiona atât în mers cât şi în staţionare.

Din tot ceiace s'a realizat până acum, cele mai importante sisteme de detectare sunt cele bazate pe semnalarea fumului, a temperaturilor anormale şi în şfârşit detecţia naturală.

Detecţia prin fum semnalizează orice modificare în opacitate sau ionizare în compartimentul respectiv. Comportă o staţie centrală cu detectorul propriu zis şi o ramificaţie de tuburi în toate compartimentele. Aceste tuburi se termină cu ventilatoare care trimit continuu la staţia centrală aer din compartimentul respectiv. Prezenţa fumului într'o încăpere pune în funcţiune, cu o întârziere de câteva minute (timpul necesar ca aerul cu fum să ajungă la staţia centrală), detectorul care declanşează soneriile de alarmă, lămpile de avertizare iar la modelele mai recente stingătoarele dela locul incendiului. E le drept că acest aparat deosebit de sensibil este ajutat şi de omul de serviciu din postul central care simte mirosul de fum dar, unul din neajunsurile sale principale este şi acela că poate da alarma din cauza fumului de ţigare sau dela bucătărie aşa că s'ar putea întâmpla ca un pasager din cabină să se vadă stropit automat de extinctorul fix din perete după ce a tras câteva fumuri din pipă sau vre-o voluminoasă ţigare de foi. Deaceia semnalarea incendiilor prin acest procedeu nu se poate face practic decât în compartimentele izolate, nelocuite şi în general unde nu se face nici un fel de foc.

Detectoarele prin temperatură semnalează electric orice temperatură anormală faţă de temperatura obişnuită a compartimentului respectiv şi sunt reglabile după voe. In general acesta funcţionează datorită fenomenului de dilatare (aer sau lichid) sau de topire (solid) şi necesită instalarea de aparate detectoare în fiecare compartiment, culoare, cabine, etc. deci cheltuiala apreciabilă. Prezintă însă desavantajul încetinelii şi de multe ori s'au văzut cazuri când incendiul făcea ravagii în compartiment dar aparatul aflat pe peretele opus încă nu funcţiona deoarece temperatura din întreg compartimentul nu ajunsese la limita detectorului. Acest neajuns a fost remediat în parte prin detectoarele termovelocimetrice care funcţionează când temperatura se ridică repede şi deci pot fi reglate la temperatură mai joasă fără teamă că vor funcţiona, în cazul încălzirilor lente prin calorifere, bucătării, etc.

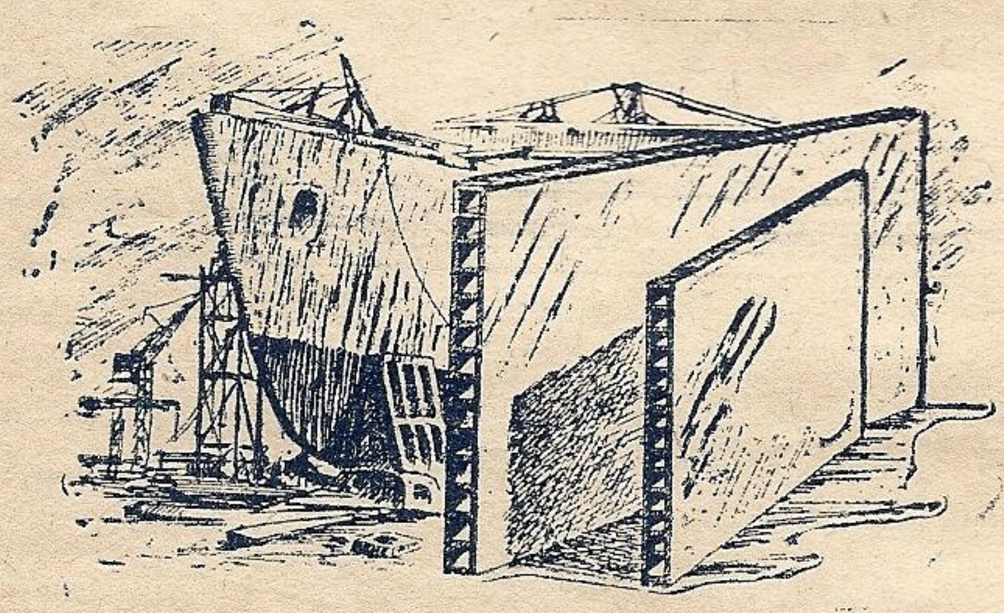
Detectoarele electrice de temperatură sunt în principiu bazate pe sistemul siguranţelor. Circuitele sunt prevăzute în fiecare compartiment cu siguranţe făcute din metale uşor de topit la temperatură de 60 — 70 gr. şi care prin topire întrerup curentul dând alarma şi declanşând extinctoarele. Sunt cele mai simple şi pare că şi cele mai eficace.

Totuşi detecţiunea naturală şi, am putea zice chiar, primitivă a dat întotdeauna rezultatele cele mai sigure. Navele actuale însă, din ce în ce mai mari şi cu labirintul de compartimentaje din ce în ce mai complicat necesită un numeros personal care să facă ronduri foarte dese şi absolut prin toate compartimentele ceiace practic este imposibil de realizat cel puţin de navele mari. Dealtfel ar fi cu totul de nerecomandat ca pompierii de serviciu să intre din sfert în sfert de oră prin cabinele pasagerilor şi cu actualele materiale izolate contra temperaturilor şi compartimentărilor o inspectie reală nu s'ar putea face decât intrând în fiecare compartiment. O ultimă măsură, acea a avertizării pasagerilor contra pericolelor de incendiu şi a măsurilor de luat în caz că s'au produs prin afişe şi instrucţiuni a fost scoasă din practică deoarece se pare că produceau teamă şi nesiguranţă, împuţinând numărul amatorilor de voiaje pe mare.

Materiale noi în technica navală

RHOFILUL. O recentă descoperire a chimiştilor francezi aduce un aport însemnat în technica şi în special în echipamentul naval. Este vorba de un produs în aparenţă textil sau plastic numit Rhofil, care este în limbajul chimic clorura de polyvinyl obţinută cu mare uşurinţă din două gaze obişnuite: acidul clorhidric şi acetilena. Calităţile speciale ale acestui corp devenit plastic prin amestecarea cu diferite produse plastice sunt foarte importante în vederea folosirii sale; este absolut inert din punct de vedere chimic, deci nu este atacat, de agenţi chimici, este neinflamabil, izolant, nu absoarbe apa şi prezintă o rezistenţă completă la soare, apa mării, mucigai, etc.

Clorura de polyvinyl se poate utiliza fie în plăci turnate pentru căptuşirea pereţilor cabinelor, plafoane, parchet, etc. putând fi colorată cau încrustată în desene şi ornamentaţii, fie sub formă de fibre în ţesături de o durabilitate remarcabilă (capoate, tende, prelate, etc.) sau parâme care întrunesc toate condiţiunile de elasticitate, impermiabile, rezistente, etc. Pe deasupra aceste produse sunt mult mai eftine decât alte materiale moderne (nylonul de pildă) dată fiind uşurinţa de fabricare şi de obţinere a gazelor de bază.



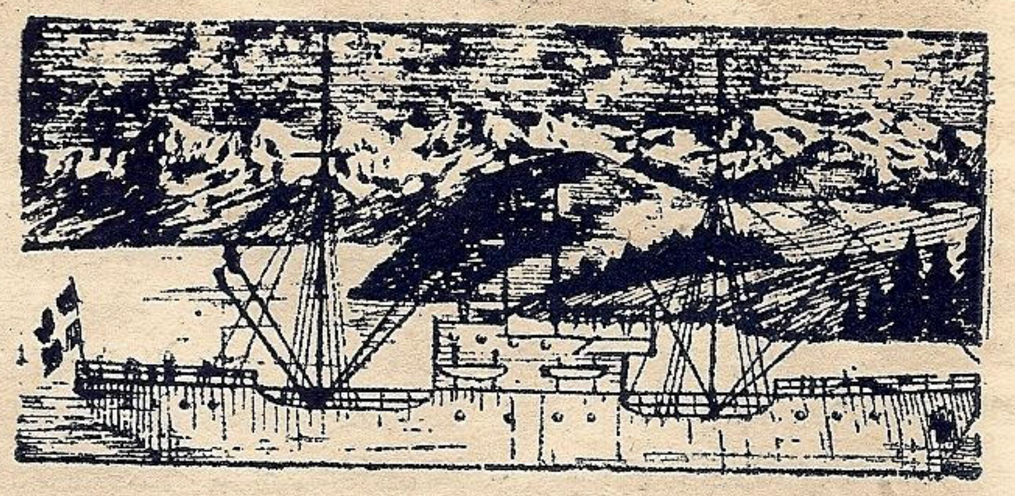
HOLOPLAST. O importantă realizare a industriei plastice o constitue noul material de construcţie numit Holoplast, la care s'a ajuns datorită în parte lipsei şi în parte preţului ridicat al materialelor.

Holoplastul este un produs obţinut dintr'o hârtie specială impregnată cu răşină fenolică şi tratat la căldură şi presiune, apoi laminat. Este format din tuburi circulare de o anumită grosime care prin presiune devin rectangulare. Lipite unele de altele şi aplicându-se deasupra şi dedesubt plăci din acelaş material se obţine foaia de holoplast care apoi e tratată chimic şi termic şi trecută prin laminor, pentru a i se mări rezistenţa.

Calităţile holoplastului sunt deosebit de interesante făcându-l în mod special indicat pentru construcţiunile navale. Astfel are o rezistenţă foarte mare, fiind în schimb extrem de uşor.

Este impermiabil şi rezistă la agenţii chimici (acizi, uleiuri, etc.). Incombustibil, nu se dilată şi nu se contractă având o rigiditate excepţională. Este deasemenea un izolant termic, acustic şi electric excepţional.

Utilitatea sa practică a fost încercată cu un succes deosebit şi este de prevăzut să i se dea o foarte largă întrebuinţare în special pentru construirea suprastructurilor, a pereţilor de cabine, culoare, plafoane etc. fiind deasemenea uşor de lucrat cu unelte simple de tâmplărie.



„Flota Elveţiană"

Nu de mult, o revistă străină făcea următoarele comentarii:

„Flota elveţeană nu mai constitue astăzi o glumă ci a devenit o realitate.

Elveţienii s'au văzut ameninţaţi de imposibilitatea de a mai putea importa alimentele cele mai necesare din cauza lipsei de tonaj în timpul războiului, când fiecare îşi satisfăcea mai întâi nevoile proprii. Atunci, deşi lipsiţi de o coastă maritimă, ei au luat singura măsură de apărare posibilă şi au păşit la crearea unei flote proprii. Aşa se face că pavilionul elveţian, crucea albă pe fond roşu, singurul pavilion naţional din lume care este perfect pătrat, flutură azi la pupa multor vase maritime"...

— „Iată, într'adevăr, o chestiune interesantă, care ar trebui să constitue un îndemn pentru alţii" — ar zice cititorul neavizat...

— „Ba nu!" — răspundem noi. Iată un gen tipic capi'alist-burghez de a prezenta lucrurile pentru a ascunde adevărata faţă a lor. Fiindcă pasagiul de mai sus, se traduce în clar astfel:

Băncile elveţiene — nu Elveţienii — deţinătoare a unui important stoc de aur, au găsit modalitatea de a specula. chiar în plin răsboi. Câte afaceri nu se pot face la adăpostul neutralităţii, la adăpostul acelui... „pavilion cu cruce albă pe fond roşu"... Şi s'au făcut din belşug, fără nici o ruşine, colaborând când cu o tabără, când cu cealaltă, făcând uneori chiar legătura între taberele aflate în răsboi, pentru trusturile interesate în exploatarea masselor de pretutindeni...

Iată secretul naşterii flotei elveţiene. Folosirea în scop pur comercial a pavilionului neutru, a legilor de drept internaţional. Poveştile cu „satisfacerea nevoilor proprii" şi cu „iniţiativa harnicului popor elveţian", sunt trucuri care nu mai au valoare pe o anumită parte a globului pământesc.

Mai departe, articolul în chestiune, ne arată versiunea naşterii acestei flote, astfel:

„Mai întâi, elveţienii au închiriat vase şi au cumpărat şi câteva cargoboturi de mâna a doua. In urma convenţiei cu Italia (???), aceste vase aveau Genova ca port de ataş, unde descărcau mărfurile destinate Elveţiei şi unde se bucurau de anumite privilegii.

Acum, după ce au învăţat meseria, Elveţienii au început să comande vase noi şi de curând a fost lansat primul

vas construit anume pentru flota elveţiană. Altele vor urma".

Se vede clar cum, în numele elveţienilor (ca popor), anumite grupuri financiare şi-au făcut interesele, trecând peste orice şi căutând să înşele şi opinia publică asupra realelor scopuri de speculare a unei situaţii, amestec indirect în operaţiuni militare, colaborări cu tabăra fascistă, etc.

In continuare, articolul de care ne ocupăm, face, potrivit principiilor de bază ale presei burgheze, elogiul „preocupărilor elveţienilor în materie de navigaţie", căutând să stabilească tradiţii inexistente, să scoată în relief anumite fapte de minimă importanţă, făcând însfârşit „mult sgomot pentru nimic", pentru a lăsa cetitorului impresia că a descoperit ceva „interesant" şi „neobişnuit". Spre mai bună documentare, redăm mai jos restul articolului:

„In materie de navigaţie interioară, elveţienii sunt de mult timp foarte activi. Basel, la cotitura înspre Nord a Rhinului, este un port important şi unul din porturile interioare mari ale globului. Aici se termină navigabilitatea Rhinului din cauza cascadei Rhinului dela Schaffhausen.

Primul vapor a intrat în portul Basel încă în anul 1832. A trecut însă aproape un secol şi deabia în 1919 a fost fondată prima societate de navigaţiune elveţiană pe Rhin. Primele ei remorchere erau propulsate cu aburi, iar în 1928, apare primul şlep elveţian cu motor, urmat de un remorcher cu motoare şi elici duble, precum şi alte şlepuri cu motoare mai mici.

Toate aceste vase erau de dimensiuni mai mult sau mai puţin reduse, din cauza dificultăţilor de navigare pe Rhinul superior. In anul 1932, s'a construit însă un canal care înconjură regiunea de cascade dela Isteiner Schwelle, care împiedicau navigaţia, cu rezultatul că dimensiunile vaselor au putut să crească.

Astăzi, flota elveţiană de pe Rhin este una din cele mai numeroase şi cuprinde şi un remorcher cu patru elici şi un aparat propulsor de 3.600 cai putere, cel mai puternic remorcher de pe apele europene.

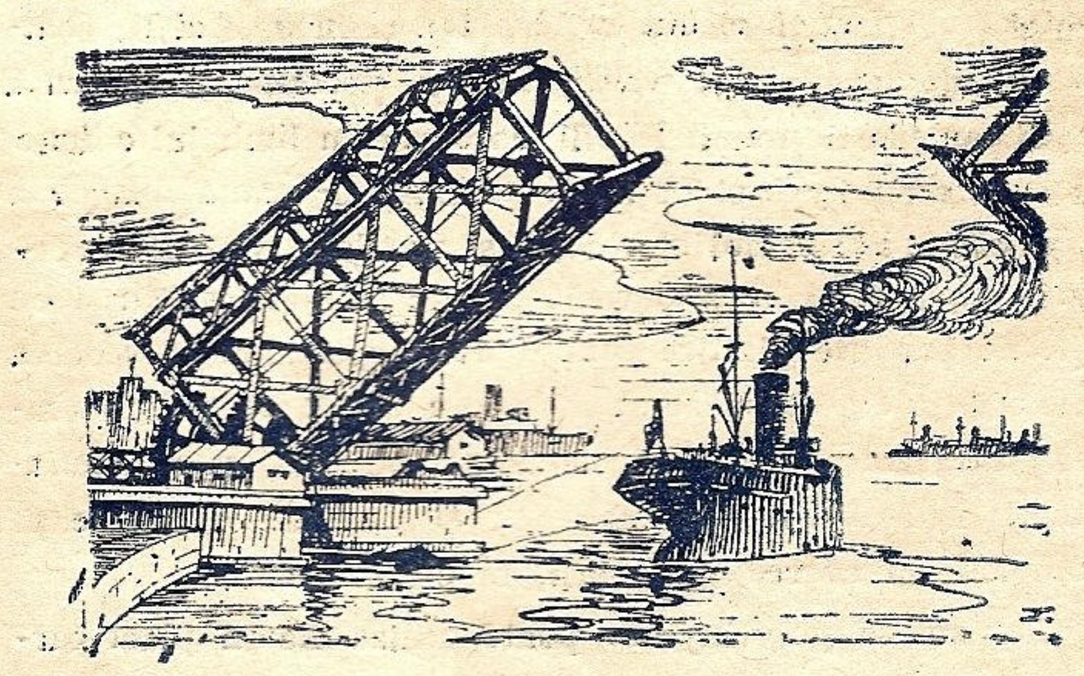
Planurile de viitor ale Elveţiei sunt ambiţioase. S'a ventilat ideia unor opere de artă, care să îngădue ocolirea cascadei Rhinului dela Schaffhausen şi legarea navigaţiei de pe Rhinul superior în aval de Basel, cu lacul Constanţa, prin care trece Rhinul şi care are o navigaţie foarte bine desvoltată. Un alt proect este acela de legare a părţii navigabile a Rhonului cu lacul Leman (Geneva).

Elveţia mai are numeroase lacuri mari, pe care circulă foarte multe vase, destinate, în primul rând, transportului de pasageri. Munţii şi pădurile care înconjură lacurile elveţiene, fac însă ca vântul să sufle în mod neregulat şi să nu fie potrivit pentru întrebuinţarea velelor.

O excepţie face lacul Leman (de Geneva) pe care navigă nu numai numeroase yachturi de plăcere, dar şi vase cu vele, în deosebi pentru transportul pietrelor. Velatura vaselor cuprinde două vele latine foarte înalte şi înguste. Este aproape singurul caz de folosirea acestui tip de vele în Europa continentală. De obicei, vergile velelor sunt aşezate câte una în fiecare bord, astfel că vasul dă impresia unei păsări uriaşe. Vom menţiona faptul curios că vasele de pe lacul Leman se aseamănă cu cele de pe Nil, cu care desigur nu au nimic comun".

Comentariile noastre, departe de a avea scopul de a polemiza, ne situează pe poziţia de tălmăcitor al unor realităţi şi mai ales a unor intenţii.

Cetitorii noştri vor judeca desigur just.



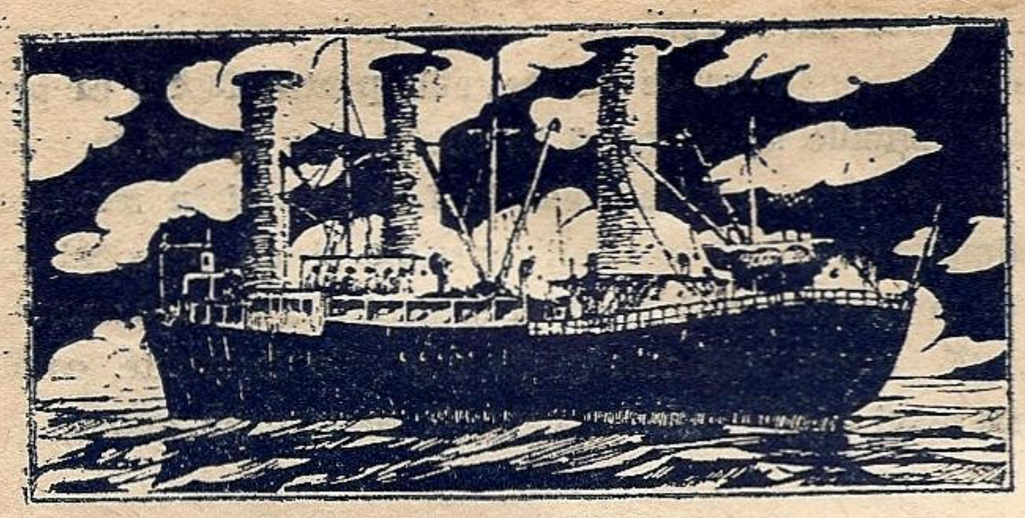
Poduri mobile

Unul din neajunsurile navigaţiei pe fluvii, îl constituesc podurile. Nu numai construcţiile mai vechi de poduri, relativ joase, împiedică prin tablierul inferior trecerea vaselor, dar chiar variaţiile de nivel ale apelor fluviului sau canalelor, impun serioase restricţii în navigaţie. E te astfel necesar ca vasele să fie prevăzute cu catarge şi coşuri rabatabile şi câteodată chiar cu cabina de comandă demontabilă. Desigur că aceste neajunsuri înseamnă pierdere de timp, muncă suplimentară şi cheltueli. Pe de altă parte, picioarele podurilor îngustând curentul, îi măresc viteza, dau naştere la anafoare, creind astfel locuri greu de trecut. Singurul pod existent pe Dunărea inferioară, cel dela Cernavoda, nu prezintă din fericire, pentru moment, niciunul din neajunsurile de mai sus. Inălţimea sa deasupra nivelului apei, este suficientă, pentru a lăsa să treacă nestingherite orice vase de mare cu catargele înalte, iar distanţa dintre picioarele podului nu produce schimbări în curgerea normală a Dunării.

Acolo însă unde aceste condiţiunii nu erau îndeplinite şi unde traficul intens cerea îmbunătăţirea navigaţiei a fost nevoie ca să se procedeze la modificarea radicală a podurilor, transformându-le în poduri rulante sau rabatabile. Este desigur o cheltuială destul de mare de energie pentru deplasarea elementelor de pod sau ridicarea lor la înălţimi care să permită trecerea vaselor, dar technica actuală este în continuă urmărire a soluţiilor celor mai avantajoase, aşa că soluţiile pe care le dă sunt din ce în ce mai perfecţionate.

Se pare că faţă de podurile pivotante orizontale care necesitau un spaţiu lateral liber, precum şi faţă de podurile glisante care se retrăgeau orizontal alunecând pe şine, soluţia podurilor basculante care se ridică în sus dela jumătatea lor este cea mai practică. Totuşi efortul cerut pentru ridicarea la o înălţime destul de mare a masei de oţel necesita un motor puternic.

De curând s'au făcut încercări foarte reuşite cu un pod basculant ale cărui elemente sunt din aluminium. Este primul pod de acest fel din întreaga lume. La acesta, efortul necesar pentru ridicarea elementelor este destul de mic şi poate fi furnizat de un motor de 20 CP.



Vasele cu rotoare

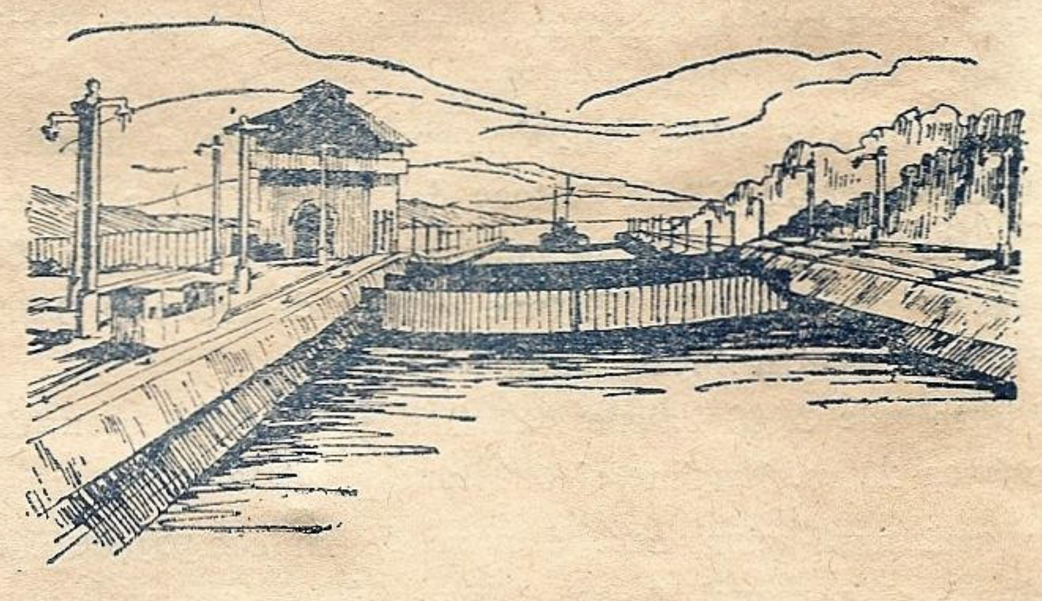
După războiul din 1918 situaţia economică gravă a Europei şi în special a ţărilor învinse a creiat o situaţie favorabilă tuturor invenţiilor dintre care unele erau din păcate, mai mult fantezii nereuşite. In sectorul construcţiilor navale, ideea generală era de a se obţine cu orice preţ un vas care să transporte o cât mai mare încărcătură cu un minium de consum. Astfel mulţi dintre inventatori au căutat să adapteze vechile principii care nu mai erau utilizate, la construcţiile noi. Nevoia de a se obţine un randament mare cu cheltuială mică a făcut pe inginerul german Flettner să se gândească din nou la utilizarea vântului ca mijloc de propulsiune, şi ca rezultat acesta pune în practică vechiul principiu a lui Magnus asupra efectului de împingere important pe care-l desvoltă vântul lovind corpuri ce se află în rotaţie. După numeroase încercări, Flettner adaptează în 1924 o mică navă BUCKAU de 455 tone căreia îi montează două rotoare (tuburi cilindrice rotative) de oţel de 15 p înălţime şi 2.5 m. diametru. Rotoarele erau puse în mişcare de un motor de 15 HP. iar vasul avea şi propulsiunea cu elice dată de un motor de 200 HP. Trebue să menţionăm aici că Flettner nu s'a gândit niciodată să înlocuiască prin rotoare propulsiunea prin elice ci a urmărit să utilizeze forţa vântului ca un auxiliar al forţei motoarelor şi să obţină o viteză superioară cu acelaş număr de cai putere.

Avantajul rotoarelor faţă de vele este că ele utilizează vântul din orice direcţie, chiar din prova. Prin învârtirea lor rapidă rotoarele captează forţa vântului obţinându-se un efort de împingere înainte sau înapoi după sensul rotaţiei lor. Prin combinarea efectului mai multor rotoare vasul capătă şi anumite calităţi de manevră suplimentare. Trebue să se ştie că pe calm plat rotoarele nu pot fi folosite.

După primele încercări reuşite ale lui BUCKAU, entuziasmul este mai mare şi se crede că invenţia va revoluciona complect arta construcţiilor navale. BUCKAU traversează Atlanticul până în America unde stârneşte acelaş entuziasm. Datorită succeselor obţinute se hotărăşte construirea unui vas destinat dela început propulsiunei mixte, rotoare şi elice, care este lansat în 1926. Este vorba de vasul BARBARA de 2000 tone dotat cu un motor Diesel de 1.060 CP. care urmau să-i asigure o viteză de 100 noduri. BARBARA a fost prevăzut cu trei rotoare de 15, m. înălţime şi 4 m. diametru care deşi erau complect din duraluminium cântăreau fiecare câte 15 tone şi aveau 160 turaţii pe minut. La început BARBARA făcea 6 noduri navigând numai cu rotoare, pe vânt bun, 9 noduri numai cu elicea şi 10,5 noduri cu ambele sisteme. După câteva perfecţionări şi puneri la punct, s'a putut obţine cu uşurinţă 13 noduri cu ambele sisteme în marş. S'a văzut atunci că cele trei noduri suplimentare erau obţinute datorită rotoarelor, utilizându-se doar 10% din puterea motoarelor care ar fi fost necesare acestei măriri de viteză cu ajutorul elicei.

După mai multe luni de serviciu constatările erau destul de favorabile mai ales în urma întreceri luate cu succes dintre BARBARA şi o motonavă de aceleaşi dimensiuni dar cu un motor mult mai puternic.Din întreg timpul cât a stat în mare, vasul a utilizat numai 25% rotoarele în plin randament mărind viteza, în restul timpului navigaţia fiind mixtă sau numai cu elicea când nu era vânt deloc.

Costul extrem de ridicat al vaselor cu rotoare precum şi faptul că în epoca de tehnicitate pe care o trăim aveam vase care încă mai depind de existenţa şi capriciile vântului făcând randamentul nesigur au micşorat entuziasmul general aproape cu aceiaş rapiditate cu care fusese trezit. BUCKAU a redevenit vechiul velier d'nainte de 1924 iar BARBARA un cargou obişnuit.Vasele cu rotoare cari erau în construcţie nu au mai fost terminate sau li s'a dat altă destinaţie. Este întodeauna de prevăzut un eşec atunci când entuziasmul se crează numai pe avantajiile superficiale şi momentane, necunoscându-se limitele ştiinţifice ale invenţiunei şi cerând techicei lucruri pe care nici inventatorul nu le vede posibile. Nu se poate şti însă dacă într'o bună zi, vasul cu rotoare nu va reveni să-şi afirme calităţile, reînoit şi perfecţionat.



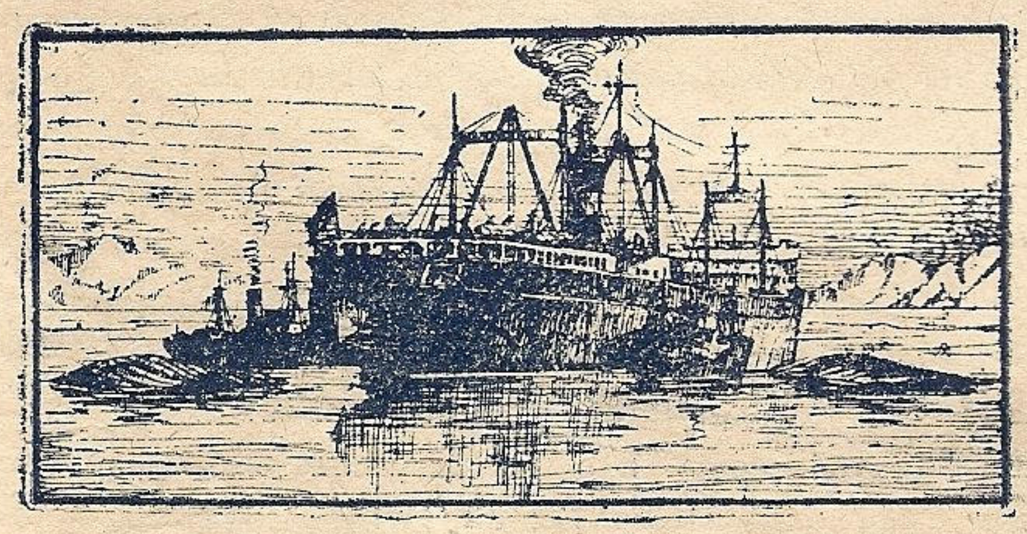
Ecluzele şi cursa înarmărilor

In ultimii ani ai răsboiului şi chiar după terminarea marelui măcel mondial, aproape în toate marinele mari s'au construit foarte multe docuri plutitoare, pentru a satisface nevoile din ce în ce mai mari de andocare a navelor pentru reparaţiuni şi curăţire. Cele mai multe din aceste docuri, au trebuit să fie remorcate la distanţe considerabile dela locul de construcţie până la destinaţie şi era inevitabil ca ele să fie nevoite să treacă prin vreunul din marile canale maritime ale lumii.

Canalul de Suez fiind la înălţimea mării şi deci neavând ecluze, nu impunea restricţii în dimensiunile de construcţie. Nu tot aşa se întâmplă însă cu canalul Panama, unde ecluzele fac imposibilă trecerea navelor de dimensiuni prea

mari. Astfel, un mare doc plutitor nu a putut fi trecut prin aceste ecluze în poziţia normală. Această problemă a fost soluţionată totuşi prin culcarea pe o parte a docului, care a fost trecut pe unul din chesoanele laterale.

Desigur însă că această soluţie nu ar putea fi aplicată vaselor de dimensiuni din ce în ce mai mari, pe care Statele Unite le construesc, propovăduind totuşi pacea între popoare. Ultimul portavion care va fi lansat în curând, nu va putea fi trecut prin canalul Panama, deoarece lăţimea sa depăşeşte pe cea a ecluzelor. Cursa înarmărilor în care s'au lansat Statele Unite, le va împinge — fără voe şi fără posibilitatea de a da înapoi — la desavantagiile inerente oricăror măsuri luate fără respectarea realităţilor elementare. In curând, vechile ecluze vor face complect imposibilă deplasarea navelor principale dintr'un ocean în altul şi vom asista atunci la decăderea treptată a importanţei canalului Panama, unul din punctele dureroase ale „strategiei pacificatoare" americane.



Balenierele la lucru

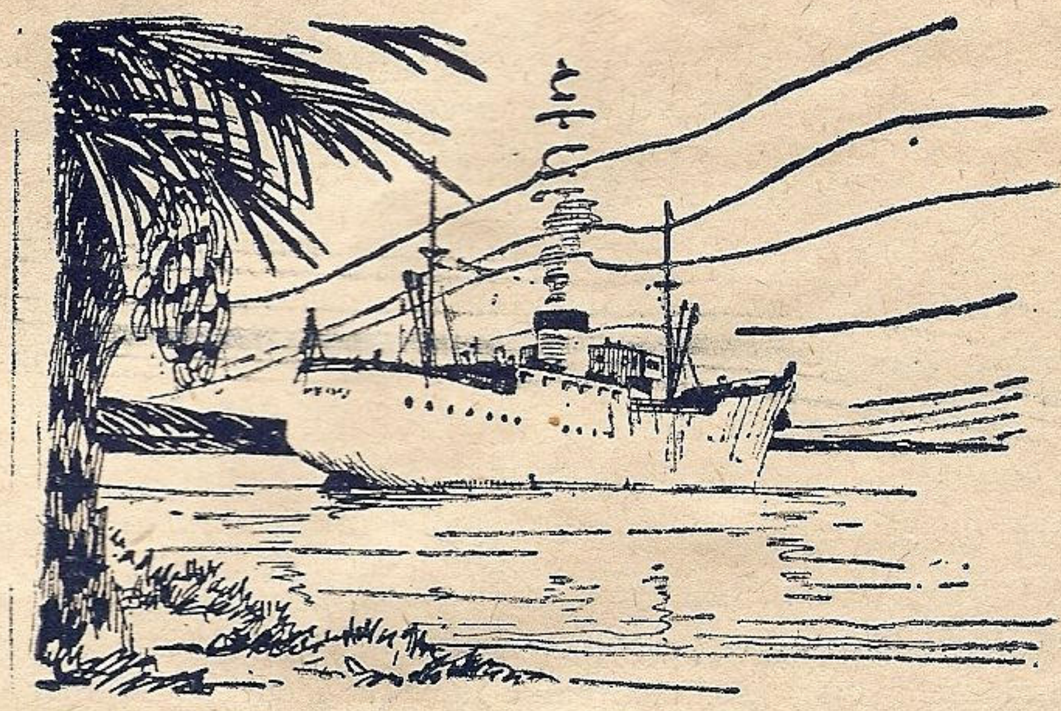
După patru luni de lucru în oceanul Antartic, nava-uzină „Balena", sub pavilion norvegian, a revenit în port. In tot acest timp, a vânat 3.000 balene, din care a rezultat 4.500 t. de carne, 163.000 butoae de untură (din care cea mai mare parte va servi la fabricarea margarinei), 10.000 butoae de spermanţetă, 170 tone extract de carne şi 3.200 tone carne pentru hrana animalelor.

Printre cele 3.000 balene s'a vânat şi o balenă monstră care avea 28 m. lungime şi 180 tone greutate.

Această navă-uzină, care dispune de un echipaj de 570 marinari şi personal technic, lucrează cu ajutorul unei flotile de 6 vaporaşe. Acestea întreprind vânatul propriu zis al balenelor pe care le remorchează apoi până la nava-uzină, unde sunt ridicate la bord pe un plan înclinat ce trece printr'un tunel prin pupa navei.

Pe lângă instalaţiile speciale de tăiat şi pregătit carnea, cazanele de topit untura şi de preparat şi conservat diferitele produse, nava-uzină, care funcţionează şi ca navă bază a flotilei de baleniere, dispune de cabine de cazare a personalului vaporaşelor, depozite de combustibil pentru toată flotila, pe mai multe luni de zile, atelier de reparaţii şi piese de schimb, infirmerie, bibliotecă, cinematograf, etc., astfel încât lucrul acestor nave, în regiunile pustii ale Oceanului Antarctic, apare într'adevăr ca activitatea d'ntr'o uzină. Este dela sine înţeles că asemenea nave trebue să aibă şi toate calităţile spărgătoarelor de ghiaţă, dat fiind că lucrează în regiunile arctice.

Asemenea nave-uzină au devenit indispensabile în campaniile de vânătoare de balene, atât pentru faptul că produsele obţinute se alterează în câteva ore şi deci trebuesc prelucrate şi conservate chiar la faţa locului în minimum de timp, necesitând instalaţii speciale şi un personal numeros şi experimentat, precum şi pentru a oferi oamenilor siliţi să lucreze luni întregi în regiunile îngheţate, condiţiunile unei vieţi normale, care să le uşureze munca.



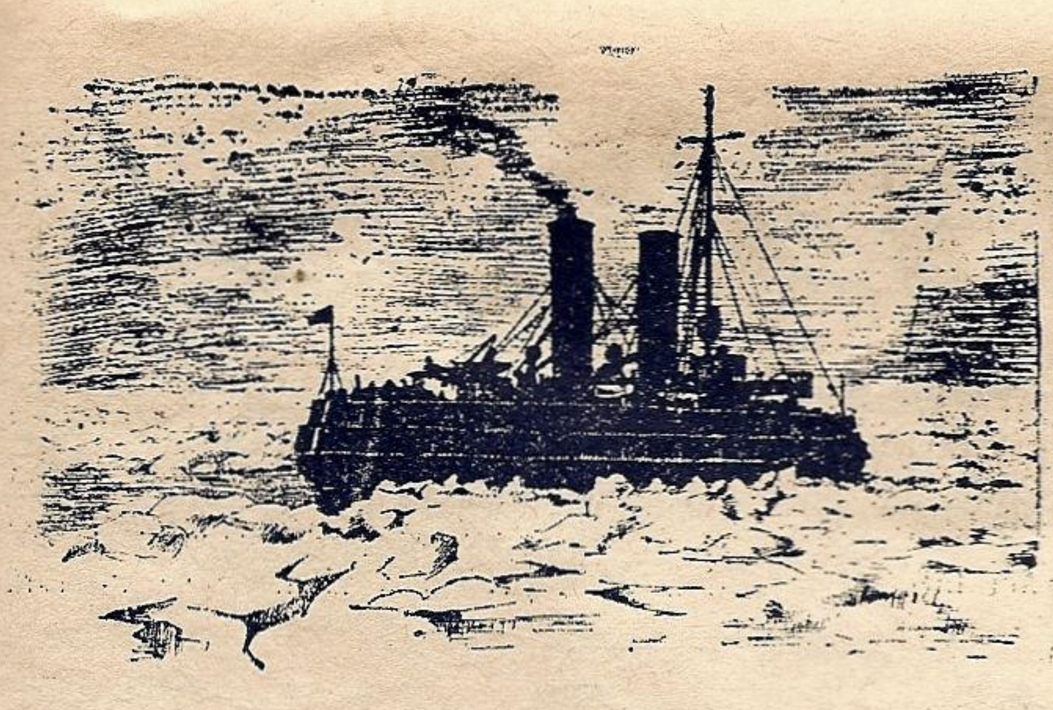
Bananierele

Bananierele — vase pentru transportul bananelor — ca şi vasele frigorifere, balenierele, etc., constitue o preocupare specială pentru constructorii navali.

Transportul bananelor din porturile de colectare — în general coasta Africei de Nord — până la punctele de desfacere, necesită o deosebită grije, care, practic, trebue realizată prin rapiditate, temperatură scăzută şi constantă, stivare specială, etc. Aceste condiţiuni fac ca bananierele să constitue un tip de vas oarecum deosebit de celelalte. In general, tonajul lor este cuprins între 2.000—5.000 tone d.w., dat fiind că marfa este relativ uşoară şi extrem de sensibilă, regimurile (ciorchinii de banane) trebuesc aşezaţi suspendaţi sau pe poliţe, separaţi unii de alţii, necesitând astfel foarte mult spaţiu pentru o greutate destul de redusă. Deasemenea, în tot timpul parcursului, care trebue să fie cât mai scurt, deci impune navelor viteze mari, temperatura trebue să fie constantă şi scăzută până la + 5 grade, astfel că bananierele trebuesc prevăzute cu instalaţiuni speciale de aer condiţionat.

De curând în şantierele daneze Odensee Staalskibsvaerft a fost lansat un nou bananier, care va naviga sub pavilion francez. Acest vas, de un tonaj de circa 3.000 t. d. w., poate încărca 3.700 tone motrice, iar capacitatea sa pentru încărcarea bananelor este de 4.300 m c. Viteza medie cu încărcătura complectă, este de 15 5 noduri, date de două motoare Diesel. Intregul vas este împărţit în 6 compartimente frigorifice, iar instalaţia de aer condiţionat poate da simultan trei temperaturi diferite în diversele compartimente, după necesitate.

Costul acestor vase este destul de ridicat, date fiind condiţiile speciale pe care trebue să le îndeplinească.



Spărgătoare de ghiață

O curioasă categorie de vase o constitue desigur spărgătoarele de ghiață. Construite pentru a lupta în contra gheţurilor de dimensiuni neobişnuite din regiunile arctice aceste vase constituesc un luminos exemplu de ceeace poate realiza ingeniozitatea şi munca omenească în lupta contra elementelor naturii.

In acest domeniu primele realizări şi perfecţionri ulterioare constituesc meritul de necontestat al U.R.S.S.

Spărgătorul de ghiață este întrebuinţat pentru menţinerea liberă a navigaţiei în marea largă sau în porturi şi în vecinătatea coastelor, spărgând ghiaţa de multe ori de grosimi neobişnuite fie cu prova fie prin greutatea vasului.

Primul spărgător de ghiaţă apare în Rusia la 1870. Este vasul PILOT din Cronstadt, amenajat dintr'un vas vechi căruia i s'a ataşat o provă metalică întărită.

Experienţele reuşite făcute de PILOT şi mai ales nevoia de a avea navigaţia liberă pe timpul înghețului, fac ca Rusia să comande şantierelor germane în 1871 un nou spărgător de ghiaţă care este lansat sub numele de EISBRECHER I.

In 1889, veteranul PILOT este înlocuit cu două spărgătoare de ghiaţă mai mici, ZARA şi LUNA care erau în acelaş timp şi remorchere puternice şi care nu făceau prea mari eforturi pentru a ţine deschis drumul între Cronstadt şi actualul Leningrad. Aceste două vase deşi mici şi cu posibilităţi de manevră limitate au arătat totuşi lumii nordice posibilităţile şi modul în care trebue să lucreze un spărgător de gheaţă pentruca rezultatele să fie din cele mai bune.

Prin extinderea operei de colonizare în Siberia, chestiunea spărgătoarelor de ghiaţă a devenit o problemă de primul ordin. Dacă pentru unele din statele nordice spărgătoarele de ghiaţă erau utilizate numai pentru a ţine porturile lor libere de gheţuri, pentru Rusia apărea nevoia drumurilor lungi şi rezolvarea acestei probleme trebuia să fie şi ea de mari proporţii; astfel realizările ruşilor între 1890-1900 sunt în fruntea tuturor construcţiilor în acest domeniu.

Pentru legătura liniei trans-siberiene întreruptă pe ambele maluri ale lacului Baikal pe o lungime de 42 mile a fost construit spărgătorul de ghiaţă-ferryboat BAICAL de 2700 tone. Vasul a fost transportat piesă cu piesă prin Siberia pe o distanţă de mai bine de 1500 mile şi montat pe lac, unde intră imediat în serviciu încununând astfel o serie de eforturi excepţionale.

Pentru a putea menţine libere porturile din Baltica pe timpul ernii şi a da posibilitatea flotei să iasă oricând. Rusia construeşte în 1898 cel mai mare spărgător de ghiaţă din acel timp. Este ERMAK, vas special, de 8000 tone, prevăzut cu o provă întărită şi cu etrava curbă care se urca pe ghiaţă utilizând astfel pentru spargere cea mai mare parte din greutatea vasului. Construit după planurile inginerilor ruşi, ERMAK era un vas cu totul excepţional pe acea vreme, având trei elici în pupa şi una protejată în prova care avea funcţiunea de a agita apa sub gheaţă şi a o face mai uşor de spart. In mod obişnuit, ERMAK spărgea ghiaţa de grosimi până la 8 metri păstrându-şi viteza normală. La nevoe, spărgea cu destulă uşurinţă până la 12 metri. Siguranţa era realizată pe lângă întăriturile provei, şi printr'un compartimentaj bine repartizat.

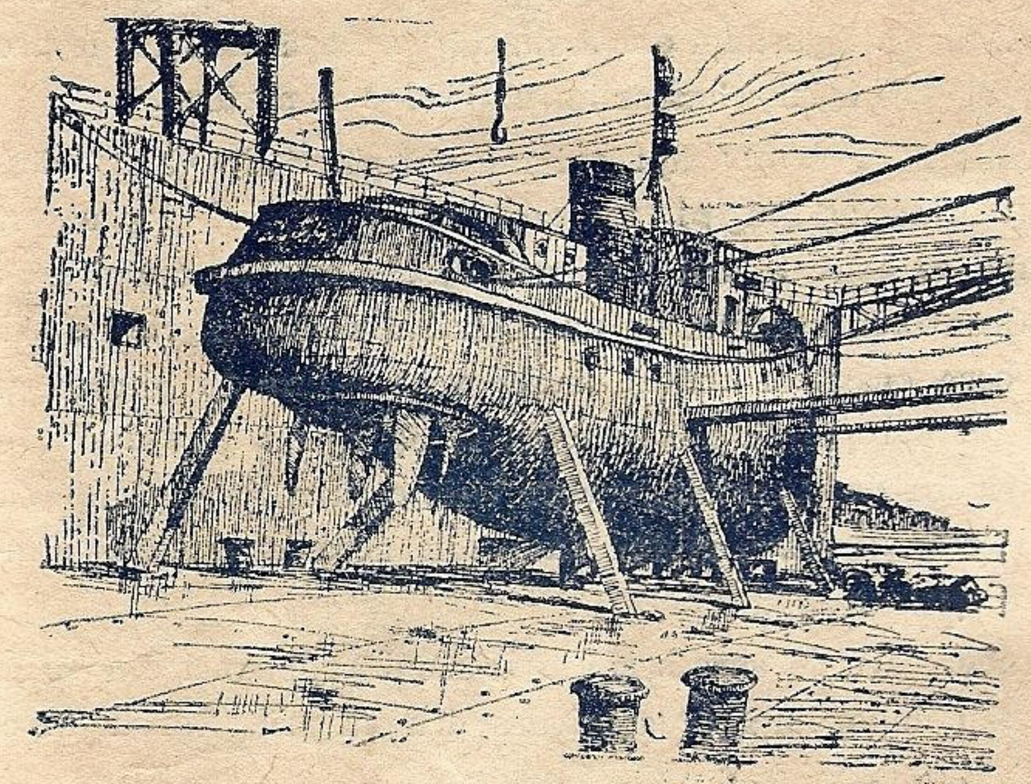
ERMAK este de fapt primul spărgător de ghiaţă destinat în acelaş timp şi transportului de mărfuri şi pasageri. Prima sa eşire a fost destinată deschiderei drumului până la Cronstadt, excortat de un regiment de infanterie pe ski, cu care ocazie a scăpat multe vase prinse în gheţuri şi considerate pierdute. Viteza sa la spargerea gheţei de 7-8 metri era de 9 noduri, ceeace trebue să recunoaştem, este o viteză pe care multe vase din acea epocă n'o atingeau nici în apă liberă.

Incurajată de succes şi răspunzând problemei din ce în ce mai importanţă de a asigura drumul prin Nordul Siberiei în special în anii 1914-1916, Rusia construeşte pe TAMYR şi VAIGACI. Primul reuşeşte să facă întreg parcursul într'un singur sezon dar VAIGACI trebue să aştepte o iarnă prins între gheţuri. Au fost primele încercări reuşite după care vor urma nenumărate expediţiuni. In acelaş timp Rusia îşi completează echiparea porturilor cu spărgătoare de ghiaţă şi în special porturile Murmansk şi Arhanghelsk, pentru a uşura aducerea de materiale de război.

După război, Uniunea Sovietică îşi propune să reînoiască parcul spărgătoarelor de gheaţă, să le perfecţioneze şi să le pună în situaţie de a lucra cu mai mult folos ca până acum. Astfel, ca o contribuţie la realizările „Anului Polar 1932", U.R.S.S. construeşte spărgătorul de ghiaţă ALEXANDER SIBIRIAKOV. Acesta face drumul dela Arhanghelsk la Vladivostok într'un singur sezon transportând pasageri şi mărfuri şi aducând în acelaş timp un însemnat material rezultat din observaţiile ştiinţifice făcute pe timpul parcursului. Entuziasmul vechilor încercări de trecere prin Nordul Siberiei revine şi expediţiile sunt din ce în ce mai dese. In afară de voiajul nefericit al lui CELIUSKIN-cargou de 4500 tone cu calităţile de spărgător de ghiaţă sacrificate pentru marirea capacităţii de încărcare, şi care destinat transportului de mărfuri între Leningrad şi Vladivostok via Murmansk este prins de gheţuri şi scufundat în 1933, încercările de trecere sunt continuate cu energie astfel încât voiajul anual spre Marea Kara şi Nordul Siberiei devine din ce în ce mai mult o traversadă normală.

Guvernul Sovietic urmând ideea măririi flotei spărgătoarelor de ghiaţă, a construit începând din 1935 şase

asemenea vase în Şantierele Sovietice, patru cu vapori şi două cu motoare Diesel-electrice. Majoritatea din ele sunt dotate cu avioane şi cu cele mai moderne aparate pentru observaţii ştiinţifice în regiunile polare astfel încât ajutate şi de nenumăratele staţiuni de observare arctică, spărgătoarele să poată duce convoaele de vase în deplină siguranţă dealungul neospitalierei coaste a Siberici. Ca să se ajungă aici însă a trebui să treacă o întreagă epocă de încercări eroice şi îndrăzneţe în care sacrificiile omeneşti şi materiale au fost foarte numeroase. Intr'un număr viitor vom arăta cititorilor noştri câteva aspecte ale acestei epoci pe care oamenii şi vasele U.R.S.S. le-au ilustrat în mod strălucit.



Propulsorul Voigt - Schneider

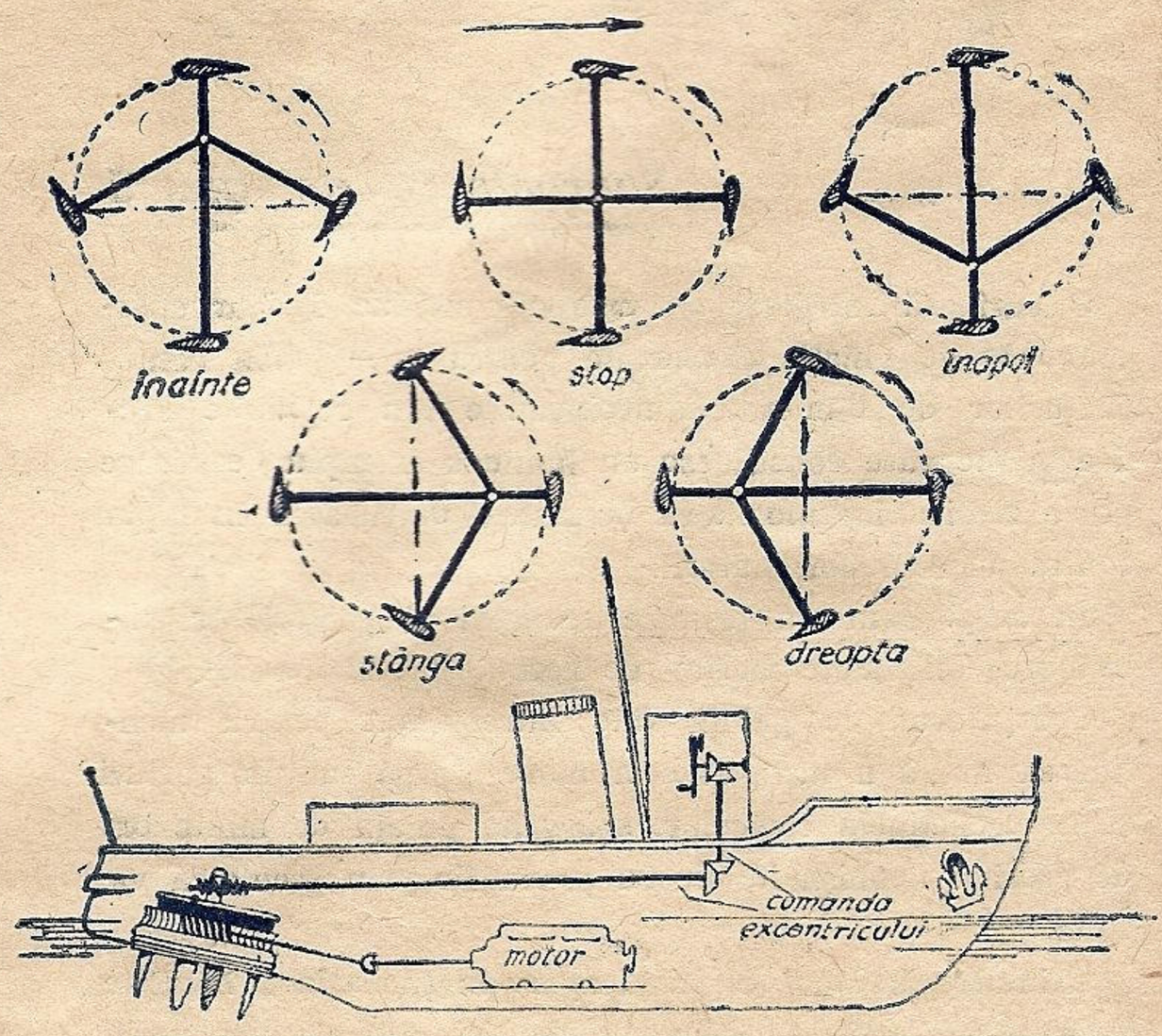
O interesantă realizare în domeniul propulsoarelor o constitue propulsorul VOIGT-SCHNEIDER, întâmpinat cu un deosebit entuziasm acum două decenii şi jumătate. Ca orice invenţie în primele faze ale realizării practice, pe lângă avantagiile vizibile şi importante pe care entuziasmul le-a amplificat poate într'o prea mare măsură, există desigur şi desavantaje care în decursul timpului contribue la aprecierea şi situarea descoperirii la locul cuvenit între celelalte realizări ale oamenilor de ştiinţă. Astfel se explică dece multe din ideile (geniale poate în primul moment) despre care s'a crezut că vor revoluţiona lumea şi vor răsturna tot ceeace spiritul omenesc crease până atunci în domeniul respectiv, şi-au luat cu modestie locul în limitele destinate de verificarea experimentală şi a utilităţii practice. Propulsorul VOIGT-SCHNEIDER urmează din acest punct de vedere regula generală.

Originalitatea acestui sistem constă în faptul că înlocueşte atât elicea cât şi cârma printr'un singur aparat. Propulsorul propriu zis se compune dintr'un disc rotativ montat orizontal puţin oblic pe fundul vasului spre pupa şi prevăzut cu 4 aripioare verticale care se învârtesc odată cu discul. Dispozitivul reprezintă avantajul că motorul se învârteşte continuu în acelaş sens deoarece stopările, pornirile schimbările de marş înainte sau înapoi precum şi giraţiile rezultă din schimbarea poziţiilor aripioarelor printr'un simplu excentric.

Deplasările excentricului se face pe cele două axe ale discului modificând prin aceasta inclinarea aripioarelor care rămân întotdeauna perpendiculare pe barele radiale.

Manevra propriu zisă se face dela comandă, acţionând dela distanţă excentricul şi obţinând automat schimbările în sensul de mers sau efectele de giraţie, aşa cum se vede din schiţă.

Intreaga instalaţie de cârmă şi deci o greutate importantă este suprimată, deoarece vasul este capabil să gireze în condiţiuni mult mai bune chiar pe locul său, fără deplasări laterale sau axiale. Singura dificultate care s'a ivit



a fos aceea a fixării etanşe a întregului dispozitiv pe corpul vasului unde se face şi împingerea în marş.

Randamentul acestui propulsor este de 0.5 — 0.8 faţă de al unui vas cu elice, deci o deplasare mai redusă având aceiaş forţă motrică. Această micşorare a randamentului rezultă din faptul că apa nu este respinsă înapoi chiar în ax, ceeace produce o deplasare suplimentară laterală şi deci reducerea vitezei. Printr'un tunel de tablă care să ghideze apa în axul vasului sau prin montarea a două propulsoare cu rotaţia în sensuri diferite, s'a ajuns să se elimine deplasarea laterală şi randamentul să se apropie de 1.

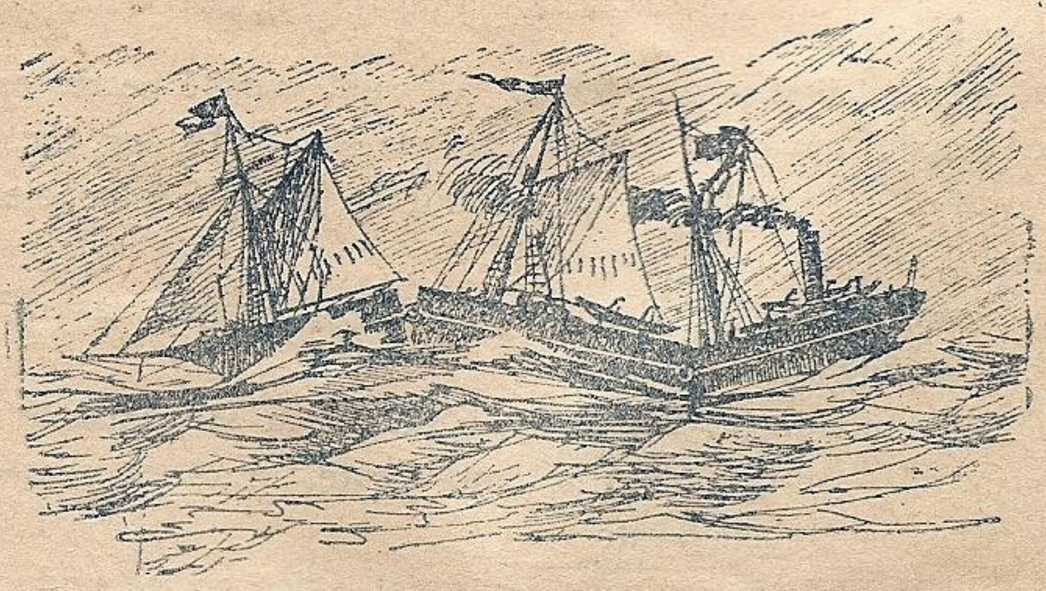
Vasele prevăzute cu acest sistem de propulsie nu sunt prea multe. In general se face apel la acest propulsor la vasele care sunt obligate să navige şi să manevreze în locuri strâmte şi dificile, în special pe fluvii şi canale. Pentru vasele de mare sau ocean avantajele propulsorului VOIGT-SCHNEIDER nu prezintă o importanţă prea mare şi nu pot concura cu cele ale sistemului cârmă-elice, care încă deţine supremaţia.

Curiozităţi în construcţiile navale

Enorm de multe sunt curiozităţile în domeniul construcţiilor navale şi totuşi foarte puţine dintre ele au reuşit să supravieţuiască şi să se dovedească cu adevărat folositoare progresului. Isvorite din ideea perfecţionării rapide a mijloacelor deja existente sau din revoluţionarea technicei prin invenţiuni noi şi hazardate, cele mai multe din aceste realizări păcătuiau prin negli-

jarea aproape în majoritatea cazurilor a bazelor ştiinţifice şi mai ales a necesităţilor reale. Vasele construite în atari condiţiuni erau în general opera fie a constructorilor navali în goană după obţinerea unui renume cu orice preţ, fie a bancherilor în căutarea unui confort suprem sau a unui câştig mai sigur dar toate şi-au arătat inutilitatea şi imperfecţiunea fiind sortite dela început unui eşec.

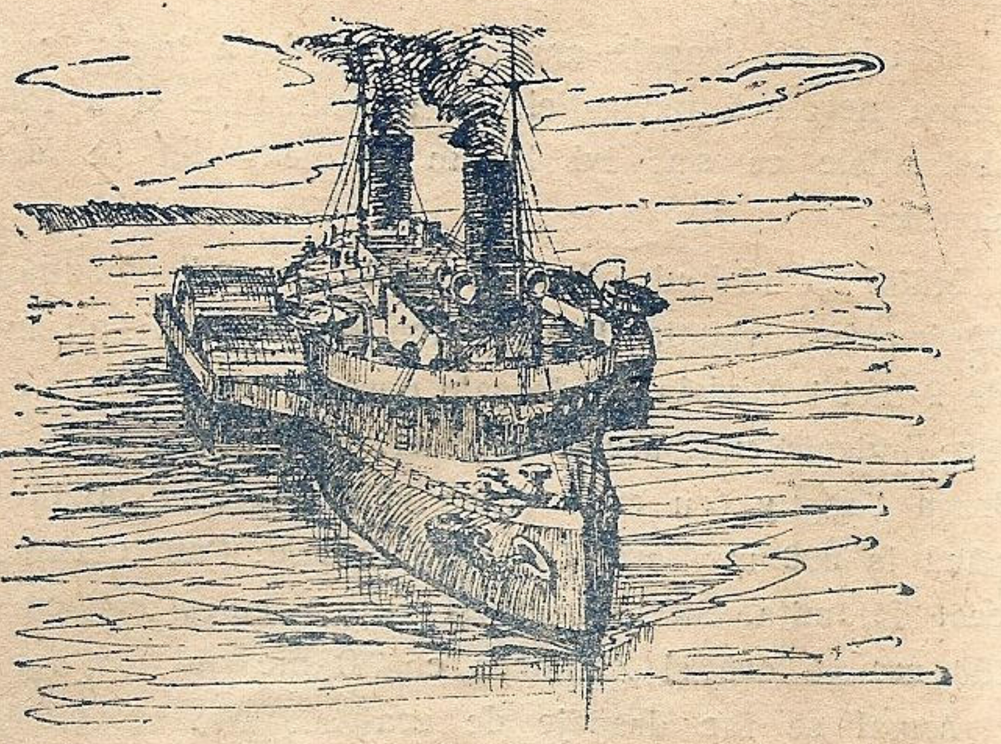
Altă categorie de construcţii curioase era realizată în ideea îmbunătăţirii calităţilor unor vase speciale şi au avut doar succese limitate, deoarece limitele erau şi condiţiunile lor de lucru.



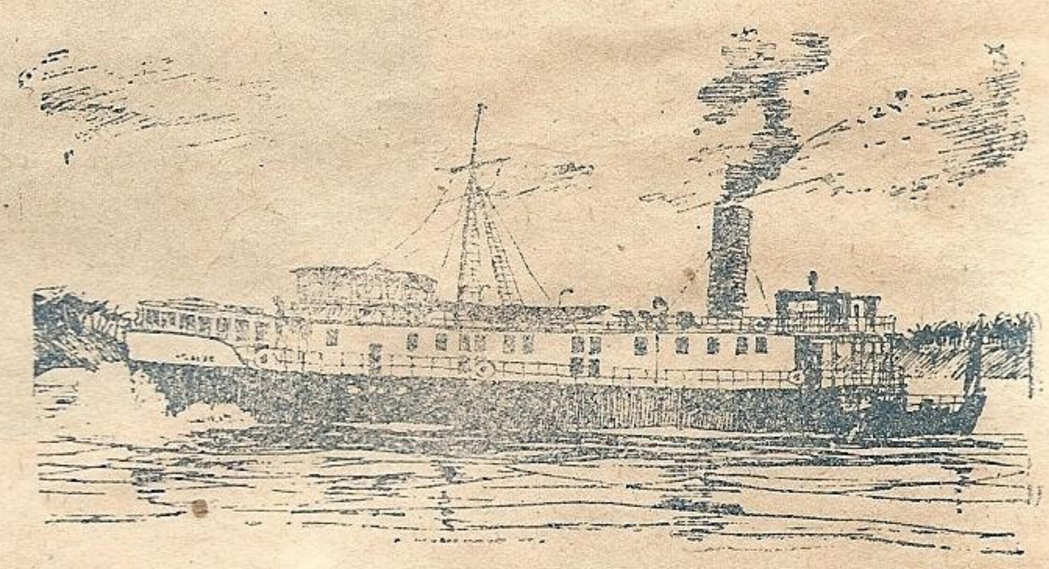
CONNECTOR — supranumit vasul-şarpe este datorit unui constructor englez care-l lansează în 1850. Vasul era construit din trei părţi independente, prinse între ele prin balamale puternice, astfel încât să poată merge pe marea cea mai rea cu mişcări ondulatorii după forma valurilor, ca o reptilă uriaşe.

Când vasul ajungea în port, cele trei secţiuni se despărţiau, putând fi duse la magazii separate pentru a scurta timpul de descărcare. Dela primele încercăi însă, CONNECTOR a însemmnat un eşec total, mai ales pentru faptul că lungimile valurilor erau în general diferite şi deci modul de oscilare ale secţiunilor vasului creeau mai multe dificultăţi decât uşurinţă în mersul pe vremea rea. Incercările nu au mai fost reluate iar vasul a fost peste puţin timp demontat.

BESSEMER era un yacht de plăcere construit în şantierele engleze din Hull. In întregime conceput de magnatul oţelului HENRY BESSEMER, vasul avea aproape 2000 tone şi 130 m. lungime şi era prevăzut cu două perechi de sbaturi care trebuiau să-i asigure o viteză de peste 20 de noduri. In realitate cu toate eforturile depuse la probe, BESSEMER nu a putut lua decât 13 noduri, deoarece sbaturile fiind prea apropiate al doilea rând de zbaturi nu erau de nici o utilizare învârtindu-se fără randament în golul produs de prima pereche. Genialul „Constructor naval" improvizat, Henry Bessemer, a realizat însă şi „salonul mobil" pentruca atât el cât şi invitaţii săi să nu simtă câtuşi de puţin balansul vasului. Acest salon de 130 tone era montat pe deasupra punţii şi teoretic trebuia să rămână fix în spaţiu pe când dedesubt putea oscila sub împingerea valurilor. Probele au arătat însă că salonul într'adevăr nu oscila odată cu vasul ci mult mai neregulat şi mai brusc decât acesta aşa că până la urmă salonul a trebuit să fie fixat ca la un vas normal iar al doilea rând de zbaturi scoase.



ONDURMAN esta unul din foarte puţinele vase care au elicea numai în prova. In afară de unele spărgătoare de ghiaţă printre cari şi ERMAK despre care se vorbeşte în paginile acestei reviste, elicea ca aparat de tracţiune nu a fost întrebuinţată.



ONDURMAN ca şi vasele AMIRA şi THEBES sunt utilizate de guvernul sudanez pentru transportul pasagerilor pe Nilul superior şi sunt prevăzute cu elici în prova pentru a realiza viteze superioare în tracţiune în apele calde ale fluviului. Formele vaselor erau studiate astfel ca navele să avanseze fie cu prova fie cu pupa înainte fără a mai face rondoul. Deşi, nu au constituit un eşec propriu zis, asemenea nave n'au mai fost construite.

TIMONIER

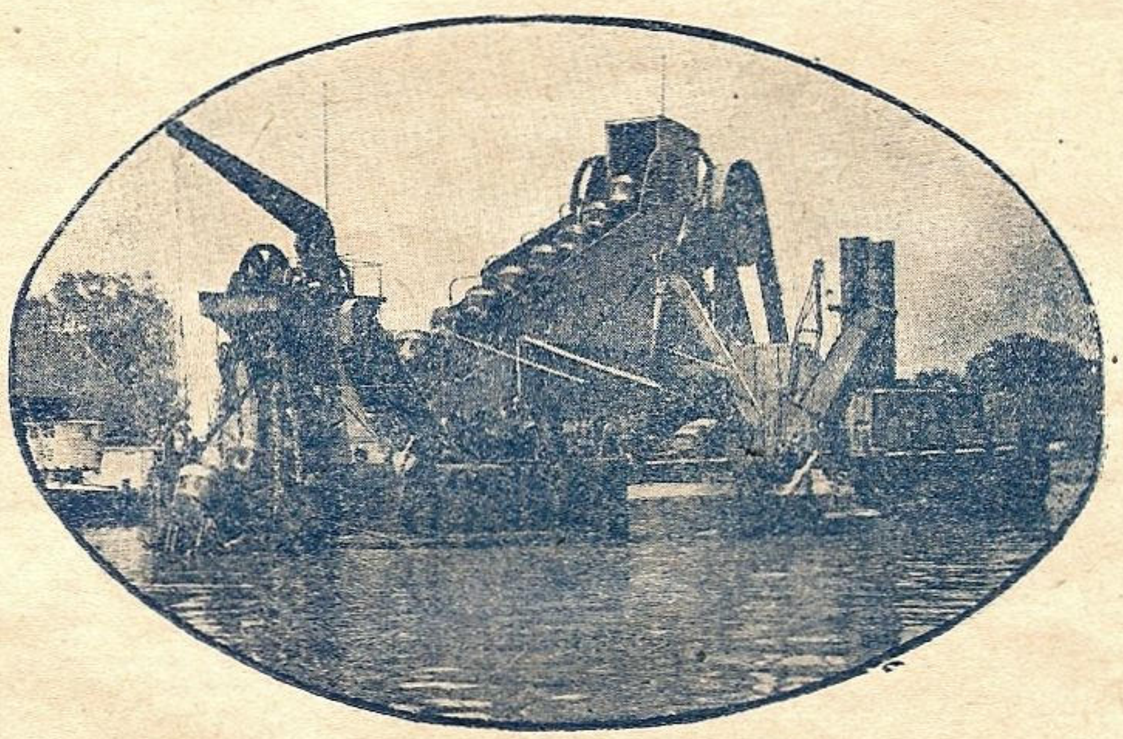
DIVIZIA DE DRAGAJE

Pentru a se asigura navigaţia pe Dunăre în perfecte condiţiuni, este necesară o întreţinere continuă a şenalului navigabil.

Divizia de dragaje are acest rol de a întreţine adâncimea necesară navigaţiei, de a semnaliza şi a înlătura obstacolele ce s'ar ivi la un moment dat în drumul navelor.

Mâlul şi nisipul adus de apele Dunării depunându-se stânjenesc navigaţia. Pentru menţinerea adâncimii minime de 2 metri, Divizia de dragaje posedă vase speciale (drăgi) care îndepărtează aceste depuneri. Cea mai puternică este draga Saligny (cu cupe şi cu refulare) care poate draga până la 600 mc/ oră. Urmează drăgile: Cantacuzino, Borcea, Ialomiţa, Siret, Prut, şi Oltina cu o capacitate de 100 mc pe oră şi Zimnicea cu 70 mc pe oră.

Anual se fac dragaje de cca 300.000 mc. cifră care variază dela an la an în raport cu creşterea şi scăderea apelor.



O dragă

Adâncimea minimă trebue menţinută nu numai în şenalul navigabil, dar şi în bazinele de iernare unde sunt adăpostite vasele pe timpul îngheţului când navigaţia este întreruptă.

Nisipul dragat, prin comercializare, constitue un venit pentru Divizia de dragaje.

Pentruca vasele să fie ferite de a se pune pe uscat este necesar ca şenalul navigabil să fie marcat prin diferite semne care să indice navigatorilor drumul pe care trebue să-l urmeze.

Ziua, un navigator rutinat poate naviga cu uşurinţă folosind ca puncte de orientare diferite semne de pe maluri. De ex. o salcie. o cotitură a fluviului, o insulă, o clădire, un pichet, etc.

Dacă aceasta este posibil în timpul zilei, noaptea însă, trebue asigurat un serviciu organizat de semnalizare. Divizia de dragaje îngrijeşte semnalizarea pe Dunăre dela Baziaş la Brăila precum şi pe bratele Măcin şi Borcea, cu excepţia sectorului Porţile de Fier. In acest scop remorcherele Cetatea, Mărăşeşti şi Maramureş, sunt amenajate cu instalaţii speciale care sondează adâncimile şi aranjează semnalele marcând şenalul navigabil cu scondri cu disc circular sau triunghiular şi giamanduri metalice simple sau luminoase vopsite în diferite culori precum şi faruri aşezate pe malurile fluviului.

Semnalizarea este de două feluri:

1. Semnalizarea de zi care se face după următoarele norme:

—Scondrii şi geamandurile care sunt vopsite negru, arată că şenalul navigabil se află între ele şi malul stâng, iar cele vopsite cu roşu arată că şenalul se găseşte între ele şi malul drept.

Scondrii cu disc circular sunt vopsiţi negru, iar cei cu disc triunghiular, roşu.

—Geamandurile vopsite jumătate roşu şi jumătate negru, puse la întâlnirea a două braţe, arată că se poate naviga pe ambele braţe.

— Punctele periculoase navigaţiei, adică acelea unde sunt obstacole, epave, buşteni, etc. sunt însemnate prin scondri sau giamanduri vopsite jumătate alb jumătate negru.

2. Semnalizarea de noapte a şenalului navigabil este făcută prin geamanduri cu lumini intermitente de culoare roşie sau verde şi cu faruri cu lumina albă intermitentă, aşezate pe maluri sau ostroave.

— Giamadurile vopsite roşu au lumină roşie şi arată că şenalul navigabil se află între giamanduri şi malul drept.

—Giamandurile vopsite negru au lumină verde şi arată că şenalul se află între giamandură şi malul stâng.

—Giamandurile vopsite jumătate negru, jumătate roşu, având lumină roşie, arată că şenalul navigabil este mai bun, pe timp de noapte, între geamanduri şi malul drept, iar dacă lumina este verde, şenalul este mai bun între giamanduri şi malul stâng.

Pentru semnalizarea şenalului deminat se folosesc butoaele.

Pentru a nu se deteriora, toate semnalele se strâng atunci când se anunţă îngheţul.

Obstacolele prezintă şi ele un serios pericol pentru na-

vigație. Aceste obstacole pot fi: buștenii sau copacii care au fost desrădăcinați de ape și care plutesc stânjenind mersul vaselor dar mai ales epavele care n'au fost încă ranfluate.

Dacă înlăturarea buștenilor se face cu oarecare ușurință, în schimb pentru scoaterea epavelor este necesar un utilaj special precum și oameni specializați (scafandri).

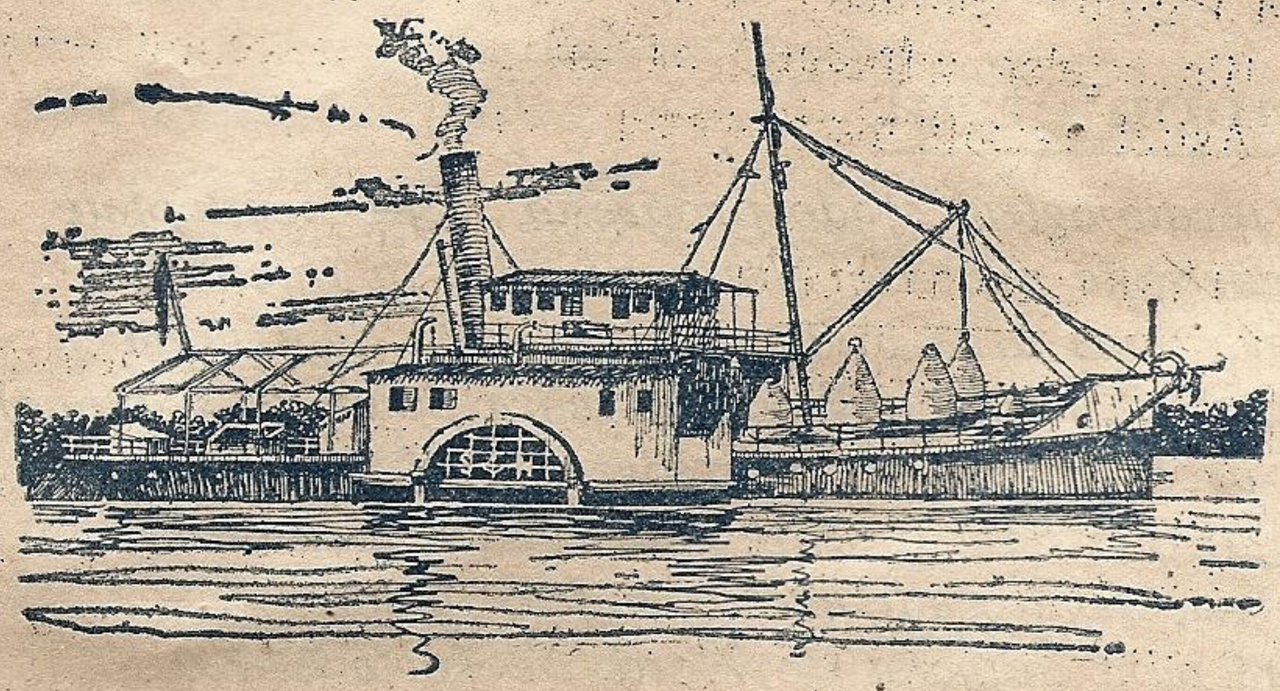
Ca utilaj Divizia de dragaje posedă: pontoane de ridicare, macarale plutitoare, pompe, aparate de tăiat sub apă, costume de scafandri, etc.

Ranfluarea epavelor în afară de faptul că liberează șenalul navigabil, prezintă o mare importanță deoarece vasele salvate se pot repara mărind astfel parcul de vase

Acești stâlpi trebuesc revizuiți din când în când deoarece se pot strica. Tablele pe care este însemnat kilometrul cad sau dacă malul este înpădurit trebuesc tăiați copacii cere ar crește în fața lor. Deasemeni malul surpându-se stâlpul kilometric trebue mutat, tablele trebuesc revopsite etc.

In intervalul Iulie-Septembrie Divizia de dragaje a executat următoarele operațiuni pentru revizuirea stâlpilor kilometrici.

—21. Stâlpi plantați din nou
—4. Stâlpi ridicați și replantați
—61. Stâlpi defrișați
—4. Stâlpi defrișați și vopsiți
—50. Stâlpi vopsiți



Vas puitor de geamanduri

sau se recuperează parte din material în cazul când avaria a fost așa de mare încât vasul nu mai poate fi reparat.

In intervalul Iulie—Septembrie, Divizia de dragaje a ranfluat:

—Pontonul de acostare din portul Moldova Veche și
—Remorcherul S R D înecat la Km. 1099

Pe lângă operațiunile de întreținere a șenalului navigabil, Divizia de dragaje a mai executat în intervalul Iulie-Septembrie și alte lucrări de întreținere și reparații la vasele, pontoanele și aparatele servicialui.

Revizuirea kilometrului. Pentru un navigator este foarte important să știe în orice moment punctul în care se află.

In acest scop sunt instalați dealungul fluviului stâlpi indicatori de beton pe care este însemnat vizibil kilometrul, așa încât să se poată vedea cu ochiul liber dela 700.-800 m.

—9. Stâlpi îndreptați și defrișați
—12. Stâlpi mutați în interior

Iată astfel, în câteva cuvinte și cifre, ceva din activitatea prea puțin cunoscută a „Diviziei de dragaje" Giurgiu; Tot ce am relatat aici constitue în linii mari, munca grea și periculoasă pe care o depune personalul acestei „Divizii" muncă care nu-și arată productivitatea prin recorduri de fabricație sau prin scăderi de prețuri, ci în mod indirect pregătește drumul transporturilor fluviale. Asigurarea acestor transporturi înseamnă un considerabil aport în economia generală a țării.

Personalul „Diviziei de dragaje" este conștient de aceasta și nu precupețește nici un efort pentru a îmnățăți zi de zi posibilitățile de desvoltare a transporturilor fluviale.

B. B.

TRĂIASCĂ CLASA MUNCITOARE ȘI PARTIDUL EI DE AVANGARDĂ, CONDUCĂTORUL POPORULUI ROMÂN IN LUPTA PENTRU INTĂRIREA DEMOCRAȚIEI POPULARE ȘI DESVOLTAREA CĂTRE SOCIALISM

Meteorologie... în versuri...

In continuarea rubricei deschise în n-rul trecut, „Gabierul“ nostru prezintă în ritm şi rime un nou curs de meteorologie practică... Exactitatea regulilor publicate aici poate fi uşor verificată de cititorii noştrii.

Bineînţeles nu trebue să uitaţi că „excepţia confirmă regula“...

Astfel avizaţi, puteţi începe cu:

Termometrul

Când termometrul scade progresiv, şi pe neaşteptate
El prevesteşte vânt de Nord, variabil în intensitate
Iar vara dacă urcă mult, de dimineaţa dela nouă
Te-aştepti la vânt de West, (şi seara poate să şi plouă)...
Când urcă, primăvara, sau spre sfârşit de toamnă
Cu siguranţă vânt dinspre Nord-West, înseamnă
Iar iarna, dacă scade'ncet o zi şi-o noapte
Anunţă vânt îngheţat de Nord, de forţa 6–7....

Vânturile noastre

Pe litoralul nostru, toamna târziu şi iarna
Cam până'n anul nou, dela Nord-West e vântul
Ce stăpâneşte ţărmul spre Sud, până la Varna
Şi e când blând, când aspru, cu marea şi pământul...
Apoi, în miezul iernii, bat vânturi dela Nord
Ce-s furtunoase, rele, dacă te prind în mare;
In Martie-i iar Nord-Westul, suflând în dezacord
Cu primăvara blândă venită l'ambarcare....
De-abea cam prin Aprilie simţi mâna primăverii....
De-atunci se simte ziua, vânt dela Sud şi Est
(Sunt brizele de mare...ce scad spre miezul verii...
Iar seara'ncepe briza s'adie din Nord-West...

Notă:

In timpul verii însă, se întâmplă câteodată
Din West să vină vântul, întâi slab, apoi mai tare
Şi se tem de el pescarii, fiindcă nu numai odată
I-a târât înşelătorul, până hăt departe'n mare...

Soarele

Când străluceşte soarele'n apus, mâine timp frumos va fi
Iar răsărind, de-i roşu apoi alb, o ploae va veni....

Curcubeul

Dimineaţa, vrea să spună; „Ploae mare o să vină!“...
Iar seara, dimpotrivă, spune: „Ploaia se termină!“...

Norii

Nori mari și'ntunecați, variabili ca desen,
Nesigur conturați, anunță gren...
Dar cu contururi clare, același fel de nori
Furtună, vânt și ploae, aduc adeseori;
In contra vântului când merg, norii arată,
Că vântul care-l simți n'are durată...
In sensuri diferite când norii se tot plimbă
Să știi că timpul nu-i stabil; mereu se schimbă!
Norii subțiri și alb-striați (Cirus) arată
Și vânt și ploi – Timp rău ce va avea durată –
Nori mici, ca firele de vată, răsfirați
Ori fără umbre, în pachet grupați
Sau cearcăne de ceață la soare ori la lună
Toate vestesc timp rău, gren și furtună.

Fulgerul

Pe timp senin, la orizont un fulger luminos
Căldură 'nseamnă, mare liniștită, timp frumos....
Fulger spre Nord, departe, vânt înseamnă
Și tot așa spre Sud, ploae de toamnă....
In cerul încărcat, un fulger: Furtuna se deschee....
Iar dup'o ploae iute: Furtuna se închee!...

Marea

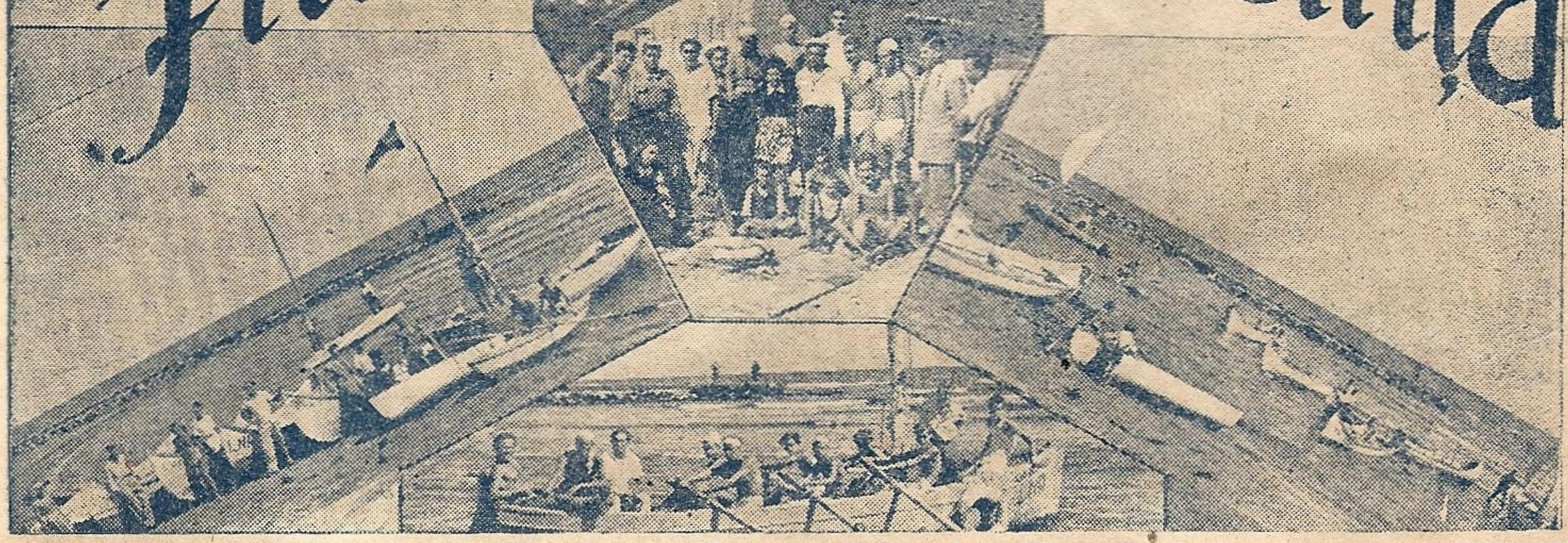
Pe timp frumos, când vine hulă dela mare
In curând vine și vântul și cresc și berbeci în zare
Iar dacă vine hula dela larg și crește'ntruna
Timp rău urmează să s'arate'ntotdeauna....
Când vezi delfini sărind, înseamnă sigur, vânt...
Și tot așa, furtună vine când sboară pescărușii spre pământ.

Stelele

Când vor fi stelele puține și palide și întristate
Vor urma zile ploioase, urâte și întunecate
Iar când strălucitoare vor fi, va însemna
Că de mâine'ncolo, vremea se va schimba...
Cer plin de stele strălucind anunță timp frumos
In timpul verii... iar iarna, înseamnă ger, timp friguros.

GABIER

Din activitatea Filialei Constanţa



Incepând dela I Iulie 1948, munca continuă a membrilor L.N.R. şi ai Comisiei Interimare, începe să-şi arate rezultatele.

La Sanatoriul T.B.C. Agigea unde s'a făcut un mic nucleu cu 70-80 membrii, Filiala trimite cu un camion una lotcă şi un mic gig de 2 persoane.

Pe plaja Modern din Constanţa începe să funcţioneze un serviciu de ambarcaţiuni, care sunt puse la dispoziţia membrilor Filialei în mod gratuit în fiecare zi dela răsăritul până la apusul soarelui.

Pe plaja Modern au fost puse la dispoziţia maretui public şi maselor de sindicalişti:

— 4 lotci de 17 crevace 3+1 — Nr. 1,2,3,şi 4

— 1 barcă mare tip cargo 8+1 — Căpit. Romeo

—1 yolla, „Spana" afiliată, proprietate a Maestrului de Educaţie Fizică din Marina Militară, Spanu Tudor.

Căpitan Romeo şi Spana au velatura completă.

— 1 barcă de 2+1.

— 1 barcă plată (luntre) de 3+1.

2 bărci de cauciuc (una este afiliată).

2 giguri, afiliate, de 2+1

2 yolle şi un gig sunt pe cală în curs de reparaţi şi completat arborada şi velatura, în perioada de timp până la 31 Mai 1949, trebuesc să fie terminate.

Tot în cadrul realizărilor urmărite de Filială, pentru mărirea posibilităţilor tuturor de a face sport pe apă, a fost construită pe plajă o cabană specială unde membrii L.N.R. şi ai Consiliului Sindical îşi puteau lăsa hainele în siguranţă, fără a fi obligaţi să plătească vreo taxă.

S'a construit deasemeni o magazie pentru depozitarea materialului de rezervă şi de întreţinerea ambarcaţiunilor.

In ziua de 26 Iunie a. c. a avut loc tradiţionalul bal anual L.N.R. cu care ocazie s'au remarcat:

—masiva participare a publicului (circa 500-600 persoane).

— lipsa totală de concurs a majorităţii membrilor din Comisia Interimară.

Aceasta a făcut ca rezultatul material să fie mai slab decât ar fi trebuit să fie.

Scopul material şi propagandistic a fost însă pe deplin şi cu succes atins.

— La data de 25 Iulie a. c. Filiala a dat tot concursul serbărilor nautice, organizate de Căminul Cultural Municipal „Filimon Sârbu".

— La data de 22 August a. c. Filiala a contribuit la organizarea serbărilor nautice şi întrecerilor sportive, organizate de Consiliul Sindical Judeţean.

Cu ocazia acestor concursuri s'a putut constata că munca depusă de Filială n'a fost zadarnică, deoarece sportivii care au concurat sub pavilionul L.N.R. au reuşit să se plaseze în cele mai bune locuri.

Rezultatele sunt următoarele:

— Viteza 100 metri băeți:

1. Locot. Ionescu Irinel = AS. Marina.
2 Elev Stănescu Nicolae = L.N.R.
3 Sind. Penciu Nicolae = Sovromtransp. Sant. Nav. Cta.

— Viteza 100 metri fete

1 Sind. Buzatu Elionora = Sind Func Rompesc.
2 Sindic. Vajabedrian Arusiag= Sind. Func. Rompesc.
3 Sindic. Canaragiu Elena= Sind. Sal Comunali.

Fond 1000 metri. Băeți.

1 Caporal M.M. Begina Iustin = AS. Marina.
2 Elev Pârcălăboiu Ștefan =L.N.R.
3 Marinar Milit. Dinu Cristofor = AS. Marina

Fond 500 metri. Fete.

1. Sind. Buzatu Eleonora Sind. Func. Pub. Rompesc.
2 Eleva Luludache Silvia (Pupa) L.N.R.
3. Sind. Timaru Eleonora Sind. Funcț. Part.

1. Barca condusă de Maestru II-a Bădulăteanu C-tin.
2. Barca condusă de Serg. Major Ionescu Jan
3 Barca condusă de Maestru II-a Bleanda Ion.

Fond lotci 17 crevace — 3+1.

1 Lotca Nr. 214 condusă de pescarul Petrescu Nicolae.
2. Lotca Nr. 249 condusă de pescarul Iset Memet
3. Lotca Nr. 4 condusă de pescarul Covasneac Ion

Viteza șalupe de același tip, distanța 1000 metri, concurează Rompescaria cu 4 șalupe.

1. Șalupa Nr.1
2. Șalupa Nr. 4
3. Șalupa Nr. 3
4. Șalupa Nr.2

La jocurile distractive, alergări pe cai nautici, distanța 100 metri.

1.Elev Căraușu Renzo

Din cauza mării rele, s'a renunțat la ștafete.

Cu două zile înainte de concurs au sosit dela Galați o caravană nautică, formată dintr'o șalupă și 5 giguri, armate din băeți și fete și au poposit 5 zile la cabana L.N.R— n'au putut lua parte la concurs din cauza mării care era montată.

Caravana face parte din Clubul Nautic „Dunărea" și era condusă de inginerul Gheorghiu.

Această asociație face parte din O.S.P. Galați după cum reese și din scrisoarea de mulțumire adresată nouă, de către O.S.P. Galați, în care ne mulțumește pentru găzduirea dată acestei caravane, pentru timpul stat și primirea făcută.

In luna August a.. c. s'a procedat la premierea schițelor marine, prezentate în cadrul concursului.

S'au premiat următoarele lucrări:

1. Premiul II Pârvulescu Adrian — 2000 lei
2. Premiul III Mihai Ion — 1000 lei
3. Premiul IV. Băzan Sorin, un abonament pe un an la revista L.N.R.

—Datorită activității Filialei, am avut de înregistrat înscrierii de membrii din toate orașele țării, — într'un număr mai mare din Ardeal și Bucovina.

Din activitatea depusă de Filială în cadrul acestui sezon se pot trage următoarele concluzii.

—Un interes și o dragoste de mare nebănuită în rândurile masselor de sindicaliști și de elevi veniți la mare.

—Insuficiența mijloacelor Filialei Constanța pentru a face față în cât de mică măsură cererilor individuale și colective pentru ambarcațiuni, școli de canotaj și vele.

—Necesitatea amenajării cu toate cele necesare pentru inițierea, desvoltarea și menținerea dragostei de apă, manifestată prin totalitatea sporturilor nautice.

—Necesitatea construirei unei ambarcațiuni mari — care să facă încontinuu excursii în Delta și pe litoral.

—Necesitatea unui sprijin moral și material dela Centru pentru inițierea acestor realizări deoarece posibilitățile Filialei sunt insuficiente.

Secretar General L.N.R. Lt C-dor C. NECULA

FILIALA SIBIU

A fost reînființată în Mai 1948., din inițiativa locală. Comisia Interimară de conducere este alcătuită din:

Președinte-Stoian Aurel
Vice Preș.-Gheneș Ștefan
Secr. G-ral- D. Leoșteanu
Membrii.. Tarcău Elena
Boneanu Ion
Col. Stănescu Dan

Sediul filialei este în Str. Dealului Nr.23.

In prezent, filiala numără 60 membrii, și are și o secție sportivă (canotaj) care funcționează sub direcțiunea tehnică a D-lui Badea.

Iată cum comentează chiar presa locală înființarea și activitatea tinerei și harnicei filialei.

Mulți dintre cititorii noștri vor rămâne — cum de altfel mărturisim că am rămas și noi — surprinși la auzul acestei vești într'adevăr îmbucurătoare, vestea înființării secției L.N.R. Sibiu. Acum două luni a luat ființă în orașul nostru regionala Ligei Navale Române, alegându-și comitetul în persoanele d-lor: A. Stoian președinte, St. Gheneș vicepreședinte D. Leoșteanu secretar general, lt-col. Stănescu, membru etc. Antrenor d. I. Badea.

Zilele trecute am vizitat șantierul dacă se poate numi astfel câmpul de lucru al tinerilor ce călăuziți de ideea înaltă că munca e o datorie și o cinste ce înobilează sufletul, cu zâmbetul pe buze, pe ploae și vânt caută ca prin amenajarea lacului și crearea unui debarcader propriu, să propășească și să desvolte sportul nautic în rândurile largi ale masselor populare.

Realizările, dacă nu sunt extraordinare, cinstesc vârsta celor ce muncesc acolo pentru țelul ce și l-au propus.

(România Viitoare; Iulie 1948)

Dacă regiunea Sibiului nu este situată în apropierea apelor propice navigației, nu înseamnă că tineretul nostru, dornic de a îmbrățișa și această ramură, are drumurile închise spre acest sport. Dacă în trecut se obișnuia din partea clasei oligarhice, să se neglijeze recrutarea și desvolta-

rea talentelor din rândurile masselor populare, apoi regimul democratic, care nu numai că îngădue oricărui cetăţean a-şi valorifica talentul, dar îl caută şi îl ajută să se desvolte şi să se ridice cât îi îngădue puterile fiecăruia. In acest scop a luat fiinţă şi la Sibiu „Liga Navală Română".

(România Viitoare; Mai 1948)

Tineretul nostru ţinut la o parte până mai acum, are rolul şi chiar datoria să pornească la luptă dreaptă şi cinstită pentru valorificarea bogăţiilor apelor noastre.

Către acest tineret se îndreaptă privirile noastre călăuzindu-l pe drumul cel bun şi sădind în sufletul lui dragoste de viaţă marinărească, dragostea de muncă şi progres.

Pentru înfăptuirea acestei opere Liga Navală îşi are rolul ei de căpetenie şi e datoria noastră a tuturor să-i dăm mână de ajutor pentru a duce la bun sfârşit opera începută.

In puţinul timp de când funcţionează la Sibiu, munca depusă de conducătorii ei este o muncă de mari proporţii, şi alături de ea se cere a veni toate autorităţile, grupările sindicale şi de tineret, cum şi întreaga populaţie a oraşului pentru a fi la înălţimea misiunei ce are, în viaţa creată în noul stat.

(România Viitoare August 1948)

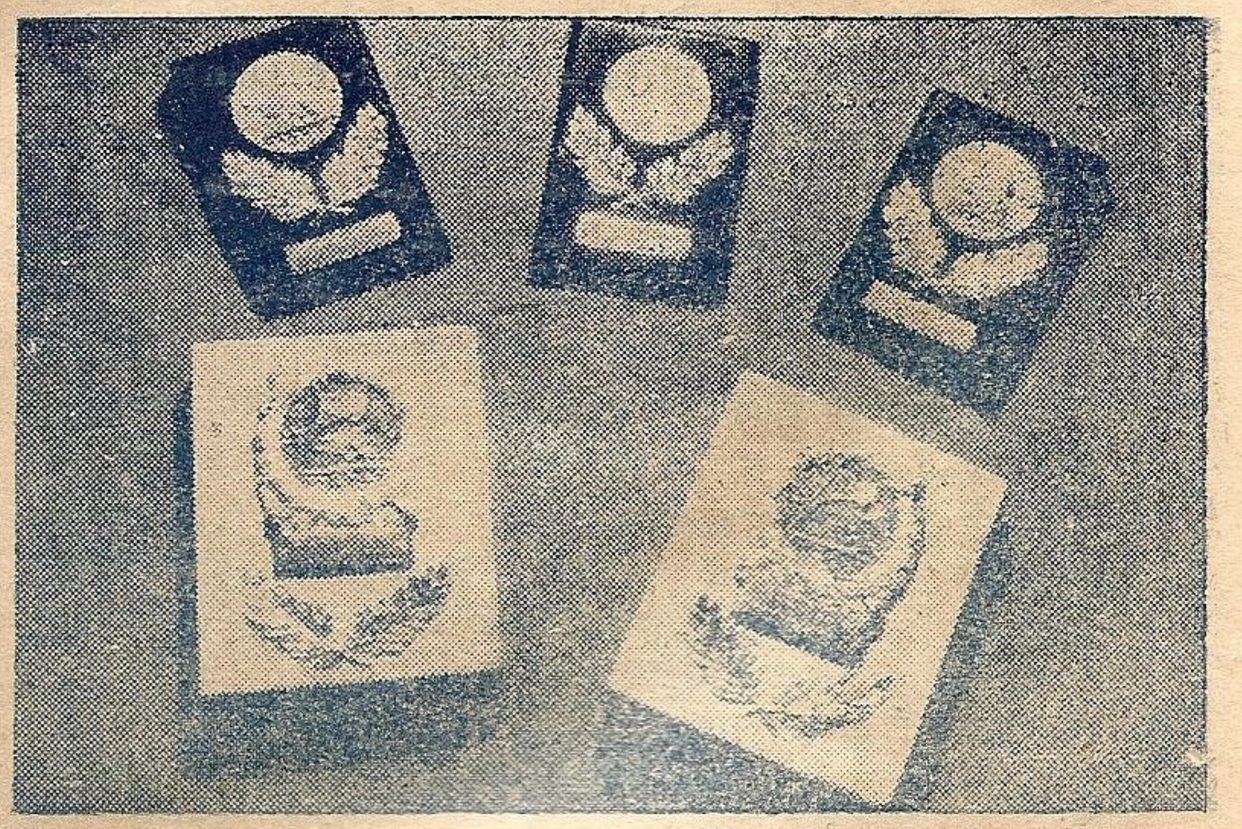
FILIALA TIMIŞOARA

La Timişoara, cu sprijinul Organizaţiei Sportului Popular local şi cu concursul Sindicatului Transporturi, a luat fiinţă, în luna Iunie 1948, Asociaţia Sportivă L. N. R. cu secţia de canotaj.

Instalaiă în localul fostului Club german de regată, a preluai inventarul ce mai rămăsese dela acel Club şi care avea nevoie de reparaţii şi serioase investiţii. Cu greutăţi şi sacrificii, s'a reuşit în parte să se pună la punct terenul şi instalaţiile, iar în ziua de 25 Iulie 1948, cu prilejul sărbătoririi zilei flotei sovietice, Asociaţia Sportivă L. N. R. Timişoara şi-a deschis porţile pentru massele largi ale poporului.

La inaugurare au participat autorităţile locale în frunte cu d-l general Raşcu Damian. După amiază au avut loc pe Bega concursuri de canotaj organizate în cadrul zilei flotei sovietice şi seara la ora 8, a avut loc defilarea concurenţilor prin faţa pontonului A. S. L. N. R., unde s'a făcut împărţirea premiilor după care a urmat o foarte frumoasă chermeză.

Cu toate că activitatea A. S. L. N. R. a început târziu şi dat fiind că bărcile de regată necesitau reparaţii costisitoare, s'a pus accentul în primul rând pe sportul de caiace, astfel că la Campionatele Regionale ce au avut loc la 29 August 1948 la Timişoara, A. S. L. N. R. se claseazâ la locul doi. Concurentul Făimuş Manole se afirmă ca un element de valoare, fapt ce îl confirmă după aceea cu autoritate la Campionatele Naţionale dela Snagov.



Trofeele câştigate de A. S. L.N.R. Timişoara la campionatele naţionale de canotaj din 1948 dela Snagov

Tânăra Asociaţie Sportivă L. N. R. pariicipă la Campionatele Naţionale de Canoiaj dela Snagov din 11 şi 12 Sept. 1948. Campionatele s'au deschis cu proba de 10.000 m. fond caiac simplu bărbaţi. Din partea grupărilor timişorene, singurul participant este Făinuş Manole (cârmaci pe şlepul SRT 1007). Peste o suiă de sportivi din Timişoara aşteaptă cu încordare. S'a dat plecarea în cursă. Lupta e dârză între cei şease participanţi. Fiecare tinieşte la titlul de campion naţional. Sunt acolo cele mai bune elemente ale oraşelor Bucureşti, Timişoara, Arad şi Galaţi. Dela primul tur, Manole este în frunte. Soseşte primul, ia primul titlu de campion naţional, deschizând seria pentru toate grupările timisorene, care au obţinut cele mai frumoase rezultate.

La sosirea din cursă, Manole a fost primit cu cele mai calde ovaţii şi purtat în triumf.

El a câştigat astfel două plachete de aur ale premiilor I la proba 10.000 m. fond caiac simplu şi 1000 m. viteză juniori, cât şi placheta de argint a premiului II la cursa 1000 m. viteză seniori, aducând totodată Asociaţiei Sportive LNR două frumoase trofee, îmbold pentru o muncă dârză şi o activitate de viitor cât mai rodnică.

Preşedintele Asociaţiei Sportive L.N.R. Timişoara
Cpt. aj. de port. C-TIN RADULESCU